

Redaktor naczelny

Jarosław Malinowski

Kolegium redakcyjne

Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju

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

Współpracownicy zagraniczni

BELGIA

Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck

CZECHY

René Greger, Ota Janeček

FRANCJA

Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux

HISZPANIA

Alejandro Anca Alamillo

LITWA

Aleksandr Mitrofanov

MALTA

Joseph Caruana

NIEMCY

Siegfried Breyer, Andreas Dwulecki,

Richard Dybko, Hartmut Ehlers,

Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,

Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer

ROSLA

Siergiej Balaikin, Nikołaj W. Mitiuckow,

Konstantin B. Strelbickij

STANY ZJEDNOCZONE. A.P.

Arthur D. Baker III

UKRAINA

Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij

WIELKA Brytania

Ralph Edwards

WŁOCHY

Maurizio Brescia, Achille Rastelli

Adres redakcji

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

Polska/Poland tel: +48 032 384-48-61

www.okretywojenne.pl

e-mail: okrety@ka.home.pl

Skład, druk i oprawa:

DRUKPOL sp. j.

Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry

tel. 032 285 40 35, www.drukujemy.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2007

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą

wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo

skracania i adjustacji tekstów. Materiałów nie

zamówionych nie zwracamy.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść

publikowanych artykułów, które prezentują

wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.

Nakład: 1500 egz.

Na okładce:

Turecki stawiacz min-okręt desantowy
Karamürselbey (N^o 124).

Fot. Anatolij N. Odajnik

W NUMERZE



Jarosław Malinowski

Z życia flot

2

4



Wojciech Łuczak

Skromniejszy program budowy
nowych okrętów do 2020 roku



17



Christoph Fatz

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



38



Aleksandr Mitrofanov

St. Roch – bohater Arktyki



50



Nikołaj W. Mitiuckow, Antonio G. Erce Lisarraga

Standardowe i uniwersalne, część I



66



Jarosław Palasek

Amerykańskie krążowniki ciężkie typu
Baltimore i *Oregon City*, część Ia



88

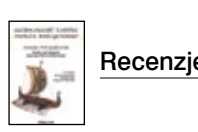


Jan Radziński

Mureny polarnych mórz, część II



97



Jarosław Malinowski

Kolumbijscy strażnicy Orinoko



Recenzje

104

Drodzy Czytelnicy

Czas mija nieubłagane, nawet nie spostrzegliśmy, że już niedługo skończy się kolejny rok. Był on dla nas oraz współpracowników, tak krajowych jak i zagranicznych, rokiem wyjątkowej pracy. Nie unikaliśmy trudnych i nieznanym tematów morskich, które do tej pory były „białymi plamami” w światowym piśmiennictwie shiploverowskim. Prace nasze w tym zakresie będziemy dalej kontynuować, czego przykładem jest niniejszy numer, który trzymacie w rękach. Oczywiście będziemy poszerzyć tematykę naszych przyszłych artykułów o inne dziedziny życia morskiego. Zapraszamy do współpracy wszystkich, którzy posiadają ciekawe informacje i materiały oraz gotowi są podzielić się nimi z Czytelnikami. Staramy się też, aby nasz magazyn był maksymalnie „zacieśniony” artykułami, niepublikowanymi fotografiami, dokładnymi planami, itp. Już teraz, przy objętości 104 stron, posiada on objętość prawie dwóch analogicznych miesięczników. Na zakończenie pragniemy złożyć wszystkim Czytelnikom życzenia zdrowych i wesołych Świąt Bożego Narodzenia oraz wszelkiej pomyślności w nadchodzącym 2008 roku.

Redakcja



CZARNOGÓRA

Wypzedaż okrętów

Czarnogóra, która w roku 2006 wybiła się ponad niepodległość sprzedaje resztki po byłej marynarce wojennej Jugosławii po przystępnej i korzystnej cenie. I tak na przykład fregatę *Koper* rozłożono na części i sprzedano do Libii, która jest już w posiadaniu dwóch fregat tego typu. Cena za fregatę w częściach wynosi 385 000 €. Fregata *Beograd* również ma pójść do Libii. Z kolei Egipt chce zakupić 5 kutrów torpedowych typu *Osa-I* i ponad 70 rakiet przeciokrętowych P-15 („Styx”), a oprócz tego wykazuje zainteresowanie 4 miniaturowymi okrętami podwodnymi typu *Una*. Cztery patrolowce typu *Mirna* nabyła Chorwacja, natomiast Słowenia zakupiła stawiacz min (typu *Silba*?).

Marynarka wojenna Czarnogóry ma się składać w przyszłości tylko z 2 fregat typu *Kotor* i 4 kutrów rakietowych typu *Rade Končar*.

HOLANDIA

Wielki problem

Uniwersalny okręt desantowy-dok *Johan de Witt* nie został jeszcze oddany do służby. Jak się dowiedział od członków za-

Holenderski okręt desantowy *Johan de Witt* na próbach. Fot. Hartmut Ehlers



logi nasz niemiecki współpracownik Hartmut Ehlers (a to co teraz napiszemy nie jest żartem!), marynarka czeka cierpliwie, aż żona holenderskiego premiera znajdzie wolny termin, aby uświetnić w końcu ceremonię ostatecznego oddania do służby jednostki. Była ona też matką chrzestną tej jednostki i również ona ma ją „oddać” do służby. Brak oficjalnego oddania do służby był też powodem, że nie wydano do tej pory żadnego godła nowej jednostki, które już zostały wykonane, gdyż te już mają napis „Hr. Ms. Johan de Witt”. Tak więc jednostka nie jest jeszcze okrętem jej królewskiej mości, ale oficjalnie ciągle cywilnym motorowcem!

MAROKO

Fregata z Francji

Podczas wizyty francuskiego prezydenta Nicolasa Sarkozy'ego w Maroku król Mahammad VI poinformował o zamiarze zakupu wielozadaniowej fregaty typu „FREMM” za ok. 700 mln USD. FREMM to wielozadaniowe okręty nowej generacji opracowane w kooperacji francusko-włoskiej. Maroko stało się pierwszym zagranicznym klientem, który zamówił tego typu okręt, poza Francją (17 szt.) i Włochami (10 szt.) (patrz „OW” nr 76).

NOWA ZELANDIA

Drugi patrolowiec

W dniu 27 października w stoczni Tenix w Williamstown (Melbourne) dokonano wodowania patrolowca *Wellington* (P 55). Jest to druga jednostka tego typu po *Otago*. Obie jednostki są częścią morskiego programu „Project Protector”, dla ochrony 200-milowej strefy wyłączności gospodarczej na południowym Pacyfiku.



Nowozelandzki patrolowiec *Wellington* krótko przed ceremonią wodowania. Fot. Tenix

Dane *Wellington* są następujące: wyporność standardowa 1583 t, wymiary 85,00 x 14,00 x 3,60 m, napęd złożony z 2 silników wysokoprężnych MAN 12 RK280 (mocy nie podano), prędkość maksymalna 22 w, zasięg 6000 Mm/15 w, załoga 35 ludzi + 10 personel lotniczy + 30 żołnierzy lub naukowców.

Uzbrojenie obejmuje 1 działko „Bushmaster” kal. 25 mm oraz 2 wkm-y Browning kal. 12,7 mm. Patrolowce ponadto posiadają lądowisko i hangar dla śmigłowca Kaman SH-3G „SeaSprite”, który jest uzbrojony w rakiety kierowane „Maverick”.

WENEZUELA

„Kilo” i „Amury” dla Chaveza

Rząd wenezuelski negocjuje z rosyjskim Rosoboronoexportem warunki budowy i dostaw aż 9 rosyjskich jednostek, a także możliwości udziału w ich montażu stoczni wenezuelskich.

W Rosji przebywa już duża delegacja podwodniaków wenezuelskich, którzy zapoznają się z okrętami rosyjskimi, pod ką-

tem ich ewentualnej modyfikacji z uwzględnieniem specyfiki służby na tropikalnych morzach południowych.

Rząd Wenezueli pragnął zamówić 9 najnowszych jednostek typu *Amur 1650* (proj. 677E) z silownikami niezależnymi od dopływu powietrza atmosferycznego i możliwością odpalania pocisków samosterujących spod wody, teoretycznie porównywalnymi z okrętami o napędzie atomowym. Okazało się jednak, że Rosjanie nie są w stanie ich oddać południowoamerykańskim załogom w wymaganym przez Caracas okresie 28 miesięcy od chwili podpisania kontraktu. Rosoboronoexport zaproponował więc podział spodziewanej umowy – 5 zmodernizowanych okrętów typu *Kilo*, (proj. 636) do szybkiej budowy i dostawy, zaś w późniejszym terminie 4 niezależne od dopływu powietrza, nowocześniejsze *Amury*.

Pierwszy kontrakt obejmujący dostawę 3 zmodernizowanych *Kilo* jest przygotowywany do sygnowania w najbliższych tygodniach. Następny, na dalsze 2-3 jednostki tego samego typu ma być podpisany w roku 2008. W 28 miesięcy później wenezuelejscy podwodniacy mają objąć w posiadanie pierwszy okręt. Negocjacje się jednak przedłużają, ponieważ Caracas życzy sobie, aby większość pokładowej elektroniki, systemów dowodzenia i zarządzania walką typowych dla nowocześniejszych *Amurów* znalazła się już w pierwszej partii *Kilo*. Rozmowy koncentrują się także wokół kwestii jak najszybszego wynajęcia od Rosji co najmniej jednego *Kilo* (lub zmodernizowanego *Kilo*), do szkolenia załóg.

Kolejnym punktem do uzgodnienia jest wymagany przez Wenezuelę transfer technologii. Caracas życzy sobie, aby wszystkie remonty całej floty podwodnej rosyjskiej proveniencji mogły być przeprowadzane w koncernie Diques y Astilleros Nacionales. Chce też, aby co najmniej jeden okręt mógł być w nim zmontowany z części przywiezionych z Rosji. Dodatkowo zlecenia na komponenty konstrukcyjne *Kilo* i *Amurów* otrzymać mają mniejsze lokalne stocznie.

Szczegóły rozmów na temat uzbrojenia otoczone są tajemnicą, wiadomo jednak, że Wenezuela chce nabyć partię rosyjskich pocisków samosterujących bliżej nie sprecyzowanego najnowszego typu, odpalanych z wyrzutni torpedowych. Dowództwo marynarki wojennej Wenezueli planuje, iż cała dziewiątka nowych rosyjskich okrętów podwodnych znajdzie się w służbie do 2022 roku.

Nowe patrolowce

Na początku 2008 wenezuelska stocznia DIANCA w Puerto Cabello, rozpocznie budowę pierwszego patrolowca dozоровego do działań przybrzeżnych, określanego roboczo jako „Buque de Vigilancia Litoral” (BVL), który ma zostać oddany do służby w 2010 roku. Jednostka została opracowana przez hiszpańską grupę stocznioową Navantia. Trzy dalsze patrolowce dla Wenezueli zostaną zbudowane w Hiszpanii, planowane pierwsze wodowanie w 2008 roku.

Patrolowce, będąc wypierać 1500 ton, długość kadłuba 79,9 m, prędkość maksymalna 22 węzły. Załoga 34 osoby z możliwością przyjęcia na pokład dalszych 30. Pokład



Wizja wenezuelskiego „Buque de Vigilancia Litoral” (BVL).

Fot. via Santiago Rivas

lotniczy dla średniego śmigłowca. Uzbrojenie: działko OTO Melara Compact kal. 76 mm OTO oraz uniwersalny system artyleryjski Oerlikon Contraves GDM 0008 Millennium kal. 35 mm.

WŁOCHY

Wodowanie „Caio Duilio”

W dniu 23 października 2007 roku w stoczni Fincantieri w Riva Trigoso zwodowano niszczyciel rakietowy *Caio Duilio* (D 554) typu *Orrizonte*. Po prototypowym *Andrea Doria*, jest to ostatnia jednostka serii.

Dane taktyczno-techniczne jednostek włoskich są następujące: wyporność standardowa 5600 t, wyporność maksymalna 6635 t, wymiary 152,87 x 20,30 x 5,40 m, napęd złożony z 2 turbin gazowych GE/Avio LM 2500 o łącznej mocy 62 560 KM (46 000 kW) oraz 2 silników wysokoprężnych SEMT Pielstick 12 PA6 o łącznej mocy 11 750 KM (8640 kW), prędkość maksymalna 29 w, zasięg 7000 Mm/18 w lub 3500 Mm/25 w, załoga 110 + 38.

Uzbrojenie ofensywne obejmuje 8 rakiet przeciwokrętowych „Teseo” Mk –2/A (2 x IV), 48-przewodnicową wyrzutnię pionową PAAMS (dla 16 rakiet plot. „Aster-30” i 32 „Aster-15”), 3 działa OTO Breda Super Rapid kal. 76 mm, 2 działka Oerlikon-OTO Melara kal. 25 mm, 4 wt kal. 324 mm (2 x II), 1 śmigłowiec EH-101 „Merlin”.

Systemy elektroniczne obejmują radar SPY-790 EMPAR, radar wczesnego ostrzegania RAN-40S, radary SPG-76 i SPS-791, radary nawigacyjne, sonar kadłubowy Thales-WASS TMS 4110CL, sonar holowany, systemy WRE, łączności satelitarnej oraz inne.

Włoski niszczyciel rakietowy *Caio Duilio* przed wodowaniem.

Fot. Fincantieri



Skromniejszy program budowy nowych okrętów do 2020 roku

Wojciech Łuczak



Sekcje kadłuba korwety projektu „Gawron” przygotowane do zespawania. Fot. Wojciech Łuczak

Rozpoczęły się przymiarki do przedsięwzięcia określonego na razie nieoficjalnie jako Narodowy Program Budowy Okrętów (NPBO). Wstępne plany przewidują wydatkowanie na ten cel kwoty 15-17 mld zł w okresie do 2020 roku. Taką informację przekazał admirał Waldemar Głuszko – zastępca dowódcy Marynarki Wojennej RP i jednocześnie szef Sztabu MW audytorium I Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej: Technika i uzbrojenie morskie NAT CON 2007 (24-26 października 2007), zorganizowanej w Gdyni przez Centrum Techniki Morskiej (CTM).

Jak się nieoficjalnie (poza salą konferencyjną) dowiedział „RAPORT-wto”, obecna inicjująca wersja NPBO przewiduje do 2020 skonstruowanie 6 korwet wielozadaniowych projektu 621 „Gawron”, 5 nowoczesnych niszczycieli min „Kormoran”, 3 dużych okrętów patrolowych, 4 wielozadaniowych transportowców, a także pozyskanie 1 nowoczesnego okrętu podwodnego.

Jest to wyraźna redukcja planów morskich sprzed ponad roku, które 11 maja 2006 podczas warszawskiej konferencji Nowoczesne technologie dla bezpieczeństwa kraju i jego granic, zorganizowanej przez zespół „RAPORT-wto”, przedstawił admirał Marek Bragoszewski ówczesny zastępca dowódcy MW RP. Wówczas mówiło się o Narodowym Programie Morskim o budżecie 30 mld zł do 2020 (minimalne roczne wydatki 0,8-1 mld zł, maksymalne 2-2,3 mld zł). I o budowie 3-4 nowoczesnych fregat, 6-7 korwet wielozadaniowych, 10 niszczycieli min, 3 okrętów podwodnych i 3 wielozadaniowych okrętów wsparcia operacji sił zbrojnych i 1 okrętu dowodzenia.

„Kormoran” – reaktywacja

Admirał Głuszko powiedział, że po okresie uśpienia programu niszczycieli min „Kormoran” – rozpoczął się program jego reaktywacji (specjalnie dla tych jednostek CTM skonstruowało nowoczesny system sonarowy SHL-101T. Oświadczył także, że na początku 2008 ruszyć może studium techniczne programu jednostki logistycznej „WOWOSZ” – wielozadaniowego okrętu wsparcia operacji sił zbrojnych. „RAPORT-wto” uzyskał informację, że nad najnowszym wariantem planów „Kormorana” pracuje już od jakiegoś czasu gdyńska Stocznia Marynarki Wojennej, zaś o zamówienie studium „WOWOSZ” ubiega się CTM.

Głuszko zasygnalizował także studia budowy dwóch nowoczesnych okrętów specjalistycznych – ratowniczego i rozpoznania (w tym radioelektronicznego).

Szef Sztabu MW zaprezentował bieżące priorytetowe zamierzenia techniczne jego formacji. Za najważniejsze uznał modernizację systemu wspomaganie dowodzenia flotą Łeba-3 i taką jego modernizację (zastosowanie protokołu transmisji Link 11), aby można było wymieniać sieciocentrycznie dane z innymi siłami morskimi państw NATO

w działających już zespołach okrętowych. Rodzi się koncepcja integracji urządzeń obiegu informacji MW i Straży Granicznej w jednolity System Wspomagania Bezpieczeństwa Żegluga.

Ważna jest też finalizacja dostaw pocisków raketowych RBS 15 Mk 2, a potem Mk 3 dla okrętów typu *Orkan*. Jak się dowiedzieliśmy nieoficjalnie, nastąpi to na początku 2009. Marynarka uważa, że można się zastanowić nad propozycją modernizacji dostarczonych już naszej flocie torped MU90 korporacji EuroTorp.

Polska mina „stealth”

Forum gdyńskiej konferencji było także sceną prezentacji najnowszych dokonań Centrum Techniki Morskiej i ciekawych prac badawczo-rozwojowych. Próby przeszła najnowszej generacji mina morska z inteligentnym 4-kanalowym, zdalnie programowanym zapalnikiem oraz kadłubem z cechami podwodnego „stealth” (jest pokryta specjalnym materiałem, minimalizującym ich echo sonarowe). Minę tę można stawiać pod wodą za pomocą wyrzutni okrętów podwodnych. Podczas testów używano wyrzutni torpedowych ORP *Orzeł*. Mina jest efektem programu „Sikora”, w którym uczestniczyła Akademia Marynarki Wojennej (AMW).

Miny Sikora tworzyć mogą zdalnie sterowaną podwodną zaporę niegroźną dla własnych okrętów, a uruchamiającą się przy próbach jej sforsowania przez intruzów. Zdalne sterowanie zaporami to efekt innego programu CTM i AMW – „Biegusa”.

W realnych warunkach zmagani z atakującymi nowoczesnymi torpedami przetestowane mają zostać wabiki do ochrony okrętów – efekt programu „Płaskonos”. Resort Nauki zatwierdził już program prób morskich.



Prototyp nowej polskiejminy dennej o cechach podwodnego Stealth – efekt programu „Sikora” Akademii Marynarki Wojennej i CTM – wędruje do wyrzutni torpedowej okrętu podwodnego *Orzeł*.

Fot. Akademia Marynarki Wojennej

CTM razem z innymi polskimi przedsiębiorstwami i szwedzką korporacją SAAB (konsorcjum korwetowe) ubiega się o miejsce w programie „Gawrona” (przetarg Stoczni Marynarki Wojennej na zintegrowany system kierowania walką). Ponieważ wymagane jest co najmniej 5-letnie doświadczenie w roli integratora okrętowych systemów zarządzania walką, przeto na pozycję lidera konsorcjum awansował SAAB.

Najnowszym tematem badawczym CTM są autonomiczne bezzałogowe platformy nawodne i statki głębinowe.

W tej materii warto zwrócić uwagę na pomysł naukowców z Akademii Marynarki Wojennej, którzy opracowali taki projekt przebudowy przestarzałych torped elektrycznych SET 53, aby po ich wszechstronnej metamorfozie mogły się one stać autonomicznym pojazdem głębinowym rozpoznania o zasięgu do 70 km. Flota, na mocy decyzji MON przekazała już do dyspozycji AMW dwie pierwsze bojowe torpedy. ●

Austro-węgierskie pancerniki obrony wybrzeża typu „**Monarch**”

część III



Zvonimir Freivogel (Niemcy)

Trzy okręty typu *Monarch* przez dłuższy czas tworzyły Pierwszy (Ciężki) Dywizjon. Malowane na kolor oliwkowo-zielony, *Monarch* na czele, za nim podążają *Budapest* i *Wien*.
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

Przebieg służby jednostek „*Monarch*”

Pomimo, że stępkę pod budowę pancernika położono wcześniej niż jego siostrzanych jednostek, to jednak *Monarch* został ukończony i wszedł do służby w dniu 11 maja 1898, prawie rok po *Wien* i zaledwie na dzień wcześniej niż *Budapest*. Okręty austro-węgierskiej wcielano do służby w miesiącach letnich, co pozwalało na utworzenie treningowej Eskadry Letniej, a pozostawianie ich w rezerwie w miesiącach zimowych. Przed wcielenie do składu floty pancernik przeszedł w roku 1897 intensywne próby, które wykazały powstawanie nadmiernie wysokiej fali dziobowej (czego zresztą oczekiwało), ale równocześnie pozytywne w postaci silnego uzbrojenia, dużej prędkości (w owym czasie), doskonałej ochrony pancernej oraz dużego zasięgu. Krótko przed oficjalnym wejściem do służby, inspekcję *Monarch* przeprowadził w Pola w dniu 9 maja arcyksiążę Franciszek Ferdynand. W dniach 11 maja – 19 sierpnia 1898 *Monarch* był jednostką flagową Pierwszego Dywizjonu Ciężkiego Eskadry Letniej pod dowództwem Franz Freiherr v. Minuttillo. Przeprowadzono również szereg prób z nowym sprzętem łącznościowym, różnobarwnymi lampami sygnalizacyjnymi sy-

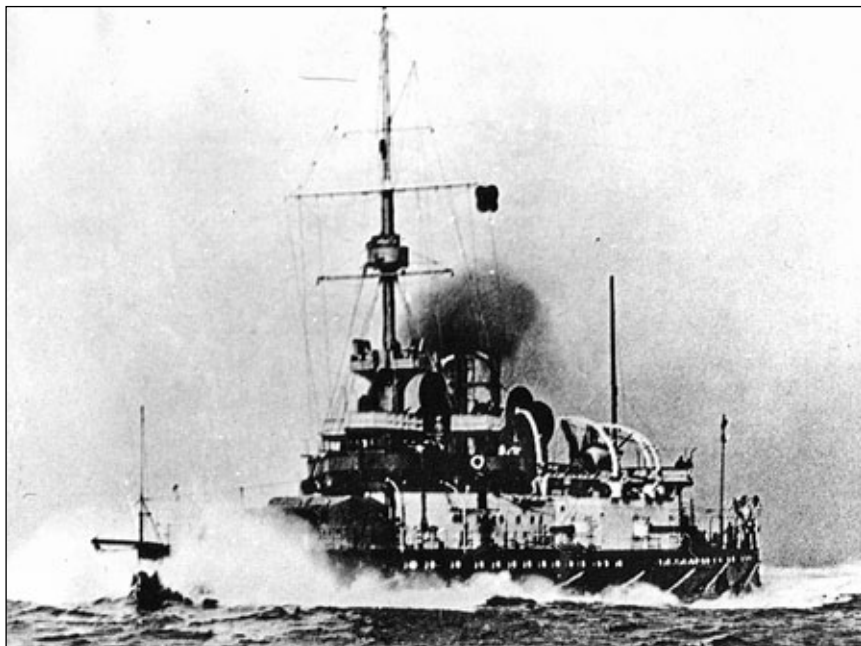
stemu Sellner. Kombinacje świateł i ich kolorów były stosowane do przekazu informacji w nocy. Załoga *Monarch* przeszła szkolenie w czasie rejsu w Dalmacji trwającego od sierpnia do października 1898 roku. Dla poprawy wentylacji nawiewniki i komin zostały później podwyższone.

W roku 1899 *Monarch* był ponownie flagowcem Pierwszego Dywizjonu pod dowództwem wiceadm. Minuttillo, który w międzyczasie otrzymał tytuł barona. Latem w czasie rejsu szkoleniowego okręt został uderzony w burtę w dniu 19 lipca przez torpedowiec *Bussard*, jednak uszkodzenia pancernika nie były znaczne i zostały szybko naprawione. W październiku 1899 kontynuowano rejs we wschodniej części Morza Śródziemnego (Lewant), w trakcie którego *Monarch* wraz ze swymi siostrami odwiedził Korfu, Pireus, Saloniki, Smyrne (obecnie Izmir), Bejrut, Suda i Maltę by powrócić 18 grudnia do Pola.

W roku 1900 *Monarch* był flagowcem adm. Rudolfa grafa Montecuccoli (późniejszego dowódcy c.k.), lecz w maju został rozbity przez następne przejście częściową modernizację. W roku 1901 jednostka otrzymała dla poprawy stateczności stępki przechyłowe, a także 2 dodatkowe szybkostrzelne działa kal. 47 mm. W dniu 14 października 1901 okręt

ponownie wszedł do służby, będąc flagowcem Eskadry pod flagą kontradm. Juliusza v. Ripper, by następnie odbyć rejs szkoleniowy na wody Dalmacji.

W roku 1902 wcześniej niż zwykle rozpoczęto rejs szkoleniowy, tym razem na wody zachodniej części Morza Śródziemnego. W dniu 1 marca *Monarch* opuścił wraz z Eskadrą Pola, lecz z uwagi na niesprzyjającą pogodę zespół musiał w dniach 1 i 2-go szukać schronienia w Lussino, a następnie 3 marca na Korfu, gdzie pozostawał przez 2 dni. Eskadra odwiedziła Algier 9 marca, w dniach od 14 do 19 pozostawała w hiszpańskiej Kartagenie, a następnie między 20 a 25 w Barcelonie. Wizyta w Tulonie trwała od 26 do 29 marca, po czym okręty przeszły do włoskiego La Spezia. Tam pobyt trwał od 30 marca do 2 kwietnia. Następnymi etapami rejsu był Neapol (4-10 kwietnia) i Taranto (14-16 kwietnia), a później Zante (Zakynthos) w dniach od 17 do 19 oraz albańska Valona między 20 a 24 kwietnia. Opuszczając port Valona *Monarch* uderzył podwodną częścią kadłuba o piaszczystą łacę, jednak uszkodzenie nie wydawało się znaczne. Kolejnym odwiedzanym portem było albańskie Durazzo, gdzie zespół pozostawał w dniach 24 – 28 kwietnia, by ostatecznie 29 kwietnia 1902 powrócić do Pola.



Monarch na pełnym morzu – krótki i niski kadłub powoduje problemy z długimi falami. Mały pancernik został zbudowany na Adriatyk, lecz jego „żelazko-podobny płaski” kadłub źle reagował na fale. Po wejściu do służby okręt otrzymał wytyki dla sieci przeciwtorpedowych.

Fot. zbiory Władimir Aichelburg

Jesienią *Monarch* uczestniczył w obecności cesarza Franciszka Józefa I, który po raz ostatni odwiedził swoją marynarkę wojenną, w manewrach połączonych z lądowaniem u brzegów Istrii, w dniu 9 września jednostka została wycofana ze służby i skierowana na remont uszkodzonej podwodnej części kadłuba. W tym czasie dokonano przeglądu siłowni i wymieniono śruby napędowe. Zdemontowano również sieci przeciwtorpedowe, a wokół dolnej części komina założono osłony. W roku 1903 *Monarch* pozostawał w rezerwie, do służby powrócił dopiero 31 grudnia 1903, by wziąć aktywny udział w działaniach Eskadry w 1904. W ich toku między 1 stycznia a 21 marca przeprowadzono rejs szkoleniowy na wody Dalmacji. Następnie Eskadra opuściła Teodo w Bocche di Cattaro i wyruszyła w rejs na wschodnią część Morza Śródziemnego. Po drodze odwiedzono Pireus (23 marca – 5 kwietnia), wyspę Chios (6-7 kwietnia), Smyrnę (obecnie Izmir, od 9 do 21 kwietnia), następnie w dniach 23 kwietnia – 3 maja Aleksandrię, Kretę i Patras. Pobyt w Kefalonii trwał między 7 a 11 maja, a w Valonie między 12 a 16 maja. Eskadra, w tym *Monarch* powróciła do Teodo 16 maja 1904 roku. W międzyczasie weszły do służby nowsze pancerniki typu *Habsburg* i z jednostek typu *Monarch* utworzono Drugi Dywizjon Ciężki. Po raz pierwszy *Monarch* został flagowcem Drugiego Dywizjonu w dniach 15 czerwca – 15 wrześ-

nia 1905, po czym został wycofany ze służby w Pola. W toku prowadzonych prac modernizacyjnych okręt otrzymał ochronę przeciwdławkową pancerniej wieży dowodzenia.

Z dniem 1 stycznia 1906 *Monarch* został flagowcem utworzonej po raz pierwszy Eskadry Rezerwowej i podniósł flagę kontradm. Antona Haus, przyszłego dowódcy floty c.k. w początkowym okresie I wojny światowej. W dniach między 15 czerwca a 30 września 1906 *Monarch*

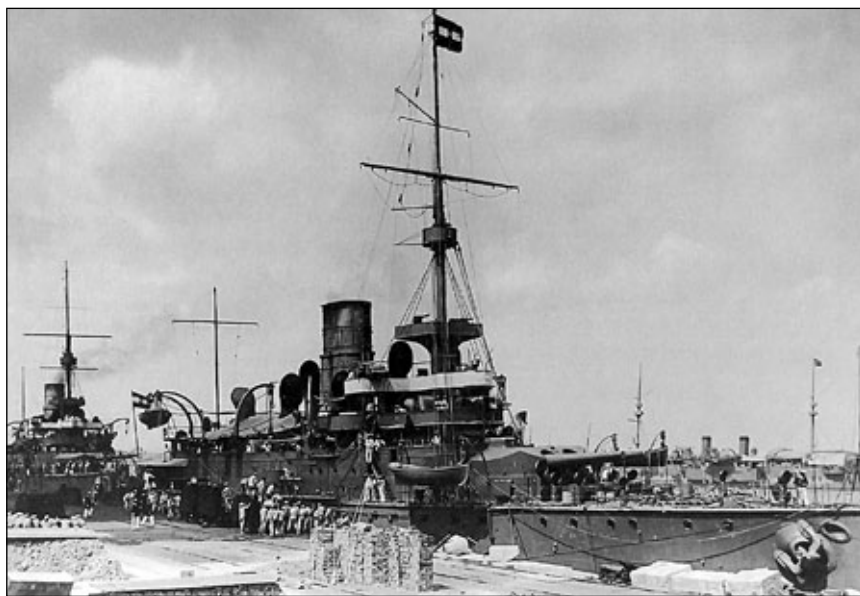
wchodził w skład Eskadry Letniej, a następnie został poddany kolejnym modernizacjom obejmującą między innymi platformę górnego pomostu nawigacyjnego, który został przedłużony, przegląd siłowni oraz zamontowanie dział kal. 37 mm i 7 cm L/18 (?) wraz z platformą dla kierujących ogniem dział kal. 150 mm. Od 1 stycznia 1907 *Monarch* był ponownie flagowcem Eskadry Rezerwowej, od 11 maja pod flagą komodora Aloisa v. Kunsti. Między 15 czerwca a 15 września pancernik uczestniczył w ćwiczeniach przeprowadzanych przez Eskadrę Letnią. W dniu 21 października 1907 *Monarch* towarzyszył należącemu do Lloyd Austriaco parowcowi *Galatea*, który w czasie mgły wszedł na mieliznę u wejścia do portu Pola. Dzięki pomocy arsenału w Pola parowiec zdołał zejść z mielizny.

W roku 1908 *Monarch* został flagowcem Drugiego Dywizjonu Ciężkiego pod flagą kontradm. Friedricha Müllera v. Elblein, a następnie skierowany został na generalny remont. W roku 1909 pancernik znajdował się w rezerwie, choć w dniach między 15 marca a 18 kwietnia służył jako flagowiec mobilizowanych jednostek rezerwy. Później, gdy jednostkę ponownie wycofano ze służby, otrzymała nowe przyrządy celownicze dział kal. 240 mm, zmodernizowano dalmierze oraz dokonano przeglądu zapasów amunicji. Zużyte teakowe deski pokładu zastąpiono matami linoleum.

Do służby *Monarch* powrócił dopiero 8 grudnia 1912 i został flagow-

Pancerniki *Monarch* (bliżej aparatu) i *Wien* (dalej w lewo) w czasie bunkrowania węgla przy pirsie w roku 1906. Wyraźnie widać, że „brykiety” są wykonane z węglowego pyłu. Okręty malowane na kolor oliwkowo zielony.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner





Flota c.k. w czasie manewrów w trudnych warunkach pogodowych. W środku pancernik typu *Monarch*, po lewej stronie dwukominowy pancernik typu *Habsburg*.
Fot. zbiory Danijel Frka

cem Czwartego Dywizjonu Ciężkiego na okres do końca marca 1913. w roku 1903 wszystkie trzy okręty typu *Monarch* otrzymały nowe stałe radiostacje systemu Siemens-Braun, jednak, gdy pancernik w dniu 10 marca 1913 opuścił flotę bojową i został przydzielony do Sebenico jako jednostka szkolna dla podchorążych, radio zdemontowano. W dniu 31 marca 1914 *Monarch* ponownie został wcielony do służby, tym razem w celu przeprowadzenia rejsu szkoleniowego ze słuchaczami szkoły podchorążych do Lewantu. Okręt wyszedł z Teodo na wody wschodniej części Morza Śródziemnego w dniu 6 kwietnia i dołączył do nowych drednotów *Viribus Unitis*, *Tegetthoff* i predrednota *Zrinyi*. W trakcie rejsu zespół odwiedził Durazzo (6-8 kwietnia), Smyrnę (obecnie Izmir 11-23 kwietnia), Mamaris (24-28 kwietnia), Mersin (29-30 kwietnia), Alexandretta (obecnie Iskenderun, 1-3 maja), Famagusta na Cyprze (4-5 maja), Bejrut (6-10 maja), Jaffa (11-15 maja, łącznie z pielgrzymką do Miejsc Świętych), Port Said (16-19 maja) i Aleksandria (19-24 maja). W drodze powrotnej na pokładzie wybuchła epidemia ospy i *Monarch*, który osiągnął Fasana 30 maja, został poddany 2 tygodniowej kwarantannie, trwającej do 12 czerwca. Po zakończeniu rejsu pancernik został ponownie skierowany do realizacji drugorzędnych zadań. Po wybuch I wojny światowej, wszystkie 3 jednostki typu *Monarch* zostały znów wcielone do czynnej służby, tworząc z dniem 1 sierpnia 1914 Piąty Dywizjon

Ciężki, który skierowano do Bocche di Cattaro dla zabezpieczenia wysuniętej najbardziej na południe bazy c.k. floty. Dowódcą Dywizjonu był kontradm. Richard Ritter v. Barry, który podniósł flagę na *Monarch* dowodzonym przez Fregattenkapitän (kmdr por.) Karla Rösslera. Pancernik wraz ze starym krążownikiem *Kaiser Franz Joseph I* oraz kontrtorpedowcem *Scharfschütze*, przybyły do Bocche 11 sierpnia i już 2 dni później rozpoczęły ostrzał czarnogórskich baterii. W dniu 16 sierpnia 1914 *Monarch* wyruszył z misją rozpoznawczą w kierunku Budua (Budva) i Castellastua, jednak wkrótce po opuszczeniu dostrzeżono silny zespół francuskich okrętów. Pancernik powrócił do Bocche i w rejonie Punte d'Ostro oczekiwał na przydzielone jednostki, krążownik *Zenta* i kontrtorpedowiec *Ulan*, patrolujące czarnogórskie wybrzeże. *Zenta* został przechwycony przez nieprzyjaciela, a *Ulan* zdołał salwować się ucieczką. Francuskie pancerniki i brytyjskie krążowniki opuściły rejon po zatopieniu austro-węgierskiego krążownika, pozostawiając własnemu losowi ocalałych rozbitków, których później uratowali mieszkańcy Czarnogóry. W dniu 24 sierpnia *Monarch* (wraz z *Wien*) ostrzeliwał z wód Bocche nieprzyjacielskie pozycje, zaś 9 września zaatakował Budua (Budva), a 17 września ostrzelał czarnogórską radiostację na przylądku Volovica w pobliżu Antivari (Bar) i w drodze powrotnej do bazy inne obiekty w rejonie Budua. W dniu

18 września *Monarch* i *Budapest* wyszły na zewnętrzne kotwiczowisko w związku z oczekiwanym francuskim atakiem na nadbrzeżne fortyfikacje. Wówczas do ataku nie doszło (francuskie okręty zaatakowały forty w dniu następnym), wobec czego jednostki powróciły do Gjenowicii by następnie znów ostrzeliwać czarnogórskie pozycje.

W roku 1915 *Monarch* wspierał ponownie operacje austro-węgierskiej armii przeciwko Czarnogórze. W dniu 7 stycznia okręt uczestniczył w operacji w Żupa, a 25 lipca oddział desantowy z pancernika został wysłany do Traste. W tej akcji zginął 1 marynarz, kolejny został ranny, a dalszych 3 dostało się do czarnogórskiej niewoli. W dniu 30 lipca 1916 *Monarch* został skierowany do Pola, gdzie został dokowany, po czym 2 września powrócił do Bocche. Późniejszy przebieg służby pancernika nie wyróżnił się niczym wyjątkowym.

Żałoga *Monarch*, po tym jak jej siostrzane jednostki opuściły Bocche i przeszły do Triestu, wzięła częściowo udział w marynarskim buncie, jaki miał miejsce w bazie w dniach między 1 a 3 lutego 1918. Po stłumieniu buntu okręt został rozbrojeny i przeznaczony do zadań tyłowych, służąc od 9 kwietnia jako jednostka mieszkalna dla załóg okrętów podwodnych w Gjenowicii. W czasie samego buntu pancernik nadal pozostawał flagowcem Piątego Dywizjonu, a jego dowódcą Linienschiffskapitän (kmdr) Euglen Schram, był równocześnie w tym czasie po d-cy Dywizjonu. Piąty

Dywizjon został rozformowany w dniu 14 marca. W dniu 1 listopada *Monarch* wraz z innymi jednostkami w Bocche podporządkował się przedstawicielom Narodowej Rady Słoweńców Chorwatów i Serbów, w rezultacie czego podniósł czerwono-biało-błękitną chorwacką banderę (? przyp. tłum.). W styczniu 1919 jednostka służyła jako okręt mieszkalny dla słowiańskich marynarzy, pozostając na kotwicy w Gjenovici. W czasie wizyty brytyjskiego podwodnego krążownika *M 1*, niezwykle gość był zaciemniany przy burcie *Monarch*. Zgodnie z warunkami zawieszenia broni stary pancernik w roku 1920 został przekazany Wielkiej Brytanii, która sprzedała go Włochom na złom. Złomowanie przeprowadziła stalownia Vaccaro & Co.

„Wien”

Pancernik obrony wybrzeża *Wien* przeszedł próby w roku 1896 i został wcielony do służby jako pierwszy z całej trójki w dniu 13 maja 1897. Jednostka opuściła Pola 20 maja, pod flagą wiceadm. Hermann Freiherr v. Spaun, kierując się do Wielkiej Brytanii by wziąć udział w Fleet Review w Spithead z okazji 60 lecia panowania królowej Victorii. Po drodze pancernik odwiedził Algier, gdzie pozostawał między 24 a 30 maja. W dniu 1 czerwca na pokładzie doszło do eksplozji w jednej z zasobni węglowych (ktoś wszedł do tego pomieszczenia z otwartym ogniem, co zainicjowało wybuch lotnych gazów), w wyniku której zginęła jedna, a ranne zostały dalsze trzy osoby, jednak same uszkodzenia były nieznaczne. W dniu 2 lipca jednostka osiągnęła Lizbonę, w której pozostała do 10 czerwca. 9 czerwca pancernik odwiedził król i królowa Portugalii wraz z księciem Oporto. Między 14 czerwca a 1 lipca *Wien* stał na kotwicy w Portsmouth i uczestnicząc 26 czerwca w jubileuszowej Rewii Morskiej jako przedstawiciel Austro-Węgier. W samej Rewii wzięło udział 167 brytyjskich oraz 14 zagranicznych okrętów, a także 130 jachtów i 34 wielkie parowce. Wcześniej 18 czerwca, dowódca okrętu udał się do Londynu by złożyć meldunek arcyksięciu Franciszkowi Ferdynandowi, który oficjalnie reprezentował monarchię austro-węgierską. W drodze powrotnej *Wien* z uwagi na złe warunki meteorologiczne musiał zatrzymać się w dniach 5-8 lipca w Kadyksie, a następnie między 12 a 15 tego miesiąca odwiedził Palermo. W dniu 16 lipca na Zatoce Taranto, pancernik uratował załogę i kadłub niemal zatopio-

nego żaglowca *Carattere* z Lussin, który następnie odholował do Bocche di Cattaro. W dniu 19 lipca jednostka powróciła do Pola, po czym została przydzielona (pod flagą kontradm. Johann Edler v. Hinke) do składu międzynarodowych sił blokujących Kretę w czasie gwałtownych starć między grecką a turecką ludnością wyspy, pozostającej formalnie pod panowaniem Turcji. W dniach 3-4 września okręt znajdował się w Teodo, by jeszcze 4-go tego miesiąca wyjść w kierunku Krety, a 6 września osiągnąć Zatokę Suda. W czasie tej „operacji pokojowej” okręty 6 mocarstw blokowały dostęp do wyspy greckich ochotników i materiałów wojennych. *Wien* okresowo stacjonował w Zatoce Suda (od 6 września do 13 grudnia 1897 i od 28 grudnia 1897 do 18 stycznia 1898), w Chania (tylko 17 marca 1898) oraz w Smyrnie (Izmir w Turcji, od 14 do 27 grudnia 1897). W dniu 14 kwietnia 1898 *Wien* opuścił Suda (po ostatnim postoju między 19 marca a 12 kwietnia 1898) i 16-go powrócił do Pola. W dniu 30 kwietnia okręt został wycofany ze służby, bowiem jego załoga była niezbędna do obsadzenia krążownika pancernego *Kaiserin und Königin Maria Theresia* skierowanego na Kubę w związku z zagrożeniem życia znajdujących się tam obywateli Austro-Węgier przez wybuch wojny amerykańsko-hispańskiej. W dniu 10 maja inspekcję znajdującego się a arsenału *Wien* przeprowadził arcyksiążę Franciszek Ferdynand. W czasie dokowania przed następnym wcieleniem do służby podwyższono wysokość komina i nawiewników na pokładzie pancernika. Dokonano również wymiany brązowych osłon śrub napędowych.

Innym efektem wojny amerykańsko-hispańskiej było zapytanie skierowane przez hispańską marynarkę wojenną o możliwość nabycia szeregu austro-węgierskich okrętów, w tym pancernika wieżowego *Kronprinzessin Erzherzogin Stephenie* oraz 2 pancerników obrony wybrzeża typu *Monarch* – *Wien* i *Budapest*. Planów tych nie udało się zrealizować, wobec czego Hiszpanie kupili nieukończony włoski krążownik pancerny *Giuseppe Garibaldi (II)*, który przemianowano na *Cristobal Colón*. Główne uzbrojenie krążownika nie dotarło z Wielkiej Brytanii, która nie była gotowa zaopatrywać jednej ze stron konfliktu. W rezultacie hispański okręt wyszedł na wojnę z drewnianymi (!) atrapami dział głównego kalibru, zaś jego los dopełnił się 3 lipca 1898 w czasie bitwy koło Santiago de Cuba, gdy po-

szedł na dno wraz z innymi jednostkami nieszczęsnej eskadry adm. Cervera.

Okręty typu *Monarch* utworzyły w roku 1899 Pierwszy Dywizjon Letniej Eskadry i wszystkie trzy wyszły jesienią w rejs szkoleniowy na wody wschodniej części Morza Śródziemnego (Lewant), opuszczając Teodo 21 października. Zespół odwiedził Korfu (22-24 październik), Pireus (25 październik-2 listopad), Saloniki (2-7 listopada), Smyrnę (11-20 listopada), Mersin (23-24 listopada), Bejrut (25 listopada- 3 grudnia), Zato-ka Suda na Krecie (7-10 grudnia) oraz La Valetta na Malcie (12-16 grudnia). W dniach między 18 a 20 grudnia Dywizjon zatrzymał się w Gravosa (Gruz), by 21 grudnia 1899 ostatecznie powrócić do Pola. W dniu 24 kwietnia 1900 *Wien* został wycofany ze służby, lecz między 9 a 14 lipca 1900 wszystkie 3 pancerniki typu *Monarch* pełniły w Trieście funkcje jednostek recepcyjnych w czasie wizyty eskadry Royal Navy. Zespół brytyjski liczył 28 okrętów ze składu Floty Morza Śródziemnego, w tym 8 pancerników, szereg krążowników oraz torpedowców i kontrtorpedowców. Zespołem dowodził dobrze znany wiceadm. Sir John („Jacky”) Fisher, który później był odpowiedzialny jako „siła sprawcza” za projekty *Dreadnought* i *Invincible*.

Wszystkie trzy pancerniki typu *Monarch* operowały jesienią 1900 w składzie Letniej Eskadry i wraz z całą czynną flotą wzięły udział w ceremonii wodowania w Trieście pancernika *Habsburg*.

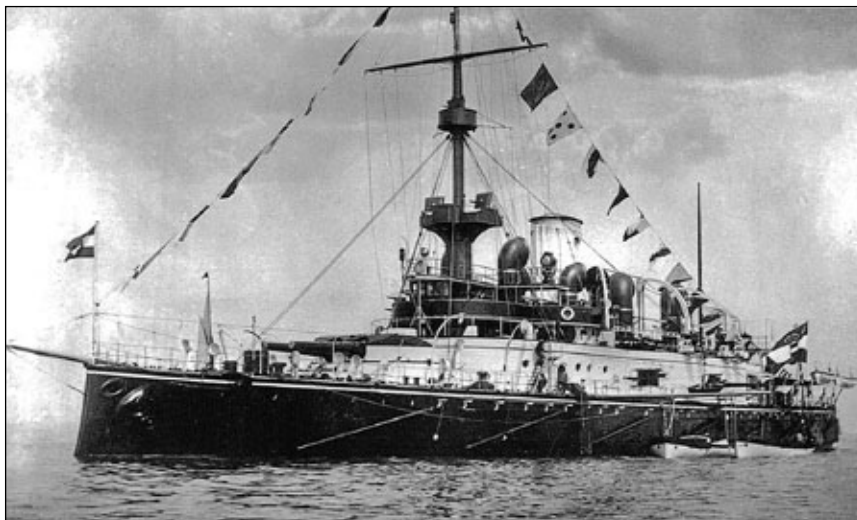
Okręty w latach 1900-1904 tworzyły Pierwszy Dywizjon, jednak następnie zostały zastąpione przez nowsze jednostki typu *Habsburg*, a same weszły w skład Drugiego Dywizjonu.

W roku 1901 *Wien* otrzymał dwie stępki przechyłowe, oraz 2 działa kal. 47 mm, by ponownie wejść do służby w dniu 14 października jako część Eskadry w okresie ćwiczeń w Dalmacji.

W roku 1902 Pierwszy Dywizjon wzięł udział we wiosennym rejsie na wody zachodniej części Morza Śródziemnego, opuszczając Pola w dniu 1 marca by następnie zatrzymać się z powodu złej pogody na Lussin. W trakcie rejsu okręty odwiedziły Korfu, Algier, Kartagenę, Barcelonę, Tulon, La Spezia, Tarento, Zante (Zakynthos), Valone (Vlōre) i Durazzo (Dürres), co szczegółowo przedstawiono w części poświęconej *Monarch*. W czasie rejsu *Wien* uratował włoski szkuner *Carnelo*. Jesienią (1-3 września) ćwiczenia, których zadaniem było sprawdzenie możliwości obrony portu, w przypadku ataku z morza, od-

były się na podejściu do Pola. (ostatnia wizyta cesarza Franciszka Józefa nad Adriatykiem). W roku 1903 wszystkie trzy okręty typu *Monarch* otrzymały na stałe nowe radiostacje systemu Siemens-Braun i w czasie następnego rejsu, tym razem na wody Lewantu, przeprowadzono wiele prób z tymi urządzeniami. W dniach między 23 a 29 marca 1903 w Gravosa (Gruz) następcą tronu arcyksiążę Franciszek Ferdynand dokonał inspekcji *Wien* i *Budapest*. Wiosną 1903 *Wien* i *Budapest* wraz z nowym pancernikiem *Habsburg* i kontrtorpedowcem *Magnet*, zostały wysłane w rejs na wody wschodniej części Morza Śródziemnego, wyruszając z Teodo 30 marca. Zespół odwiedził Valone (31 marca-2 kwietnia), Korfu (2-7 kwietnia), Pireus (9-19 kwietnia), Rodos (20-21 kwietnia), Makri (Fethiye w Turcji 21-25 kwietnia), Rathy na wyspie Samos (27-29 kwietnia) oraz wyspę Chios 30 kwietnia. W międzyczasie zespół został skierowany do Salonik w reakcji na akty przemocy wobec mieszkających tam austriackich rezydentów. *Wien* pozostał w Salonikach od 1 maja do 4 czerwca, zaś pozostałe jednostki kontynuowały rejs i powróciły do Pola 25 maja. *Wien* dołączył do nich później, przybywając do Teodo 7 czerwca, a do Pola 10 czerwca, gdzie utracił funkcję flagowca Pierwszego Dywizjonu w związku z przydziałem do szkoły artyleryjskiej w Vergarola. W dniu 15 września jednostka została wycofana ze służby, jednak już w dniach 16-19 września wszystkie okręty typu *Monarch* pełniły funkcje jednostek recepcyjnych w czasie wizyty w Pola greckich pancerników *Psara*, *Hydra* i *Spetsai*. W dniu 30 września świętowano uroczystość wodowania nowego pancernika *Erzherzog Karl*, który spłynął na wodę w Trieście.

Jak już wcześniej zauważono trzy okręty typu *Monarch* w roku 1904 zostały przeniesione do Drugiego Dywizjonu i wraz z nim brały udział w działaniach Eskadry Letniej. W dniu 11 lipca *Wien* uderzył w podwodną skałę w Zatoce Salona (Sette Castelli) i został skierowany na remont do arsenału. Jesienią pancerniki pełniły znów funkcję jednostek recepcyjnych dla brytyjskich okrętów – *Bulwark*, *Furious* i *Speedy*, które wraz z jachtem *Sunrise*, złożyły wizytę w Pola w dniach między 26 a 28 października. W roku 1905 *Wien* odbył kolejny rejs lewantyński, odwiedzając Pireus, Chios, Smyrnę, Aleksandrię, Kephallonię i Valone, a następnie wraz z siostrzаныmi jednostkami wziął udział w letnich ćwiczeniach. W dniu 14 lipca jednost-



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

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

ka po raz pierwszy weszła rufą na mieliznę w pobliżu Meleda (wyspa Mljet) i za drugą próbą został z niej ściągnięty przez *Monarch* i *Habsburg*. Następnie pancernik został skierowany na poważny remont do Pola (rufa wymagała naprawy, a 3 pióra śrub wymiany), wobec czego jego miejsce w ćwiczącym dywizjonie zajął krążownik pancerny *Kaiserin und Königin Maria Theresia*. W toku postoju w Pola zmodyfikowano również ochronę przeciwdziałkową wieży dowodzenia.

Wien wraz z całym dywizjonem pancerników *Monarch* z dniem 1 stycznia 1906 znalazł się w „Drugiej rezerwie”, co oznacza, że został praktycznie wycofany ze służby, bez załogi i zapasu amunicji na pokładzie. Do służby okręty wprowadzano jedynie na czas dorocznego rejsu we wschodniej części Morza Śródziemnego (od 15 czerwca do 20 września), wraz z krążownikiem pancernym *Sanki Georg* i nowym kontrtorpedowcem *Huszár*. Rejs zakończył się udziałem w morskich i lądowych manewrach przeprowadzonych w dniach 12-15 września w pobliżu Gravosa w obecności arcyksięcia Franciszka Ferdynanda. W roku 1905 wszedł w życie nowy schemat podziału floty na dywizjony czynne i rezerwowe, w ramach którego „Pierwsza rezerwa” była częściowo gotowa do mobilizacji, zaś „Druga rezerwa” była wycofana ze służby, a jej okręty nadzorowane jedynie przez dozorców, którzy kwatrowali na portowej jednostce strażniczej.

W czasie działania Eskadry Letniej w okresie między 15 czerwca a 20 września 1906, *Wien* wchodził w skład Drugiego Dywizjonu. Podobnie było również w latach następnych, gdy Eska-

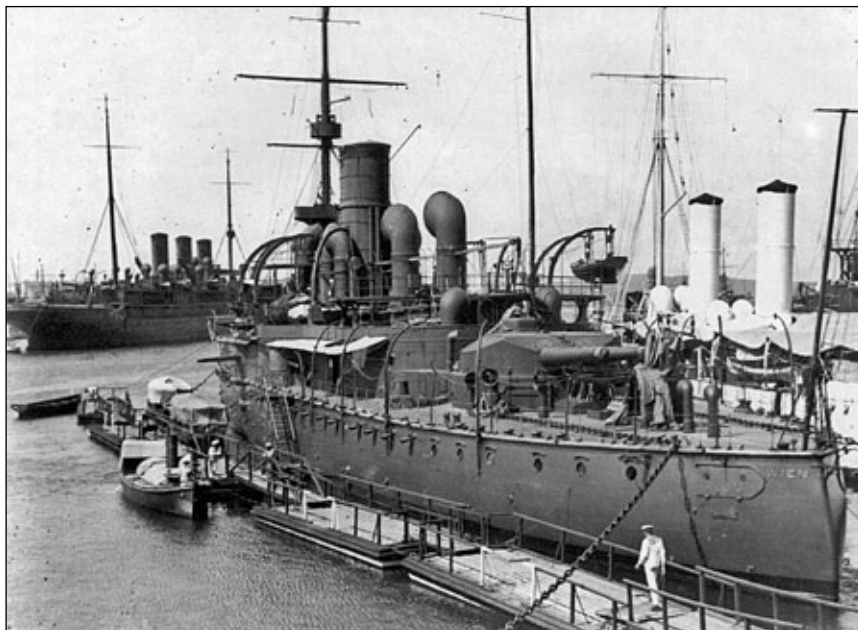
dra Letnia działała odpowiednio od 15 lipca do 15 września 1907, oraz od 15 lipca do 16 września 1908. W tym ostatnim roku *Wien* ponownie (!) wszedł na mieliznę w pobliżu Lesina (Hvar), po czym został skierowany do remontu.

W latach 1906, 1909 i ponownie w 1911 *Wien* był poddawany poważnej modernizacji podobnej swym zakresem do prac na *Monarch*, okręt otrzymał nowy teakowy pokład oraz pokrycie linoleum, przedłużono górny pomost nawigacyjny, zamontowano nowe działa kal. 37 mm i kal. 7 cm, a także ulepszono optykę dział głównego i średniego kalibru.

Wraz z tym, jak do służby wchodziły coraz to nowsze pancerniki, okręty typu *Monarch*, były „spuszczane” na „niższą półkę”. W roku 1912 do Czwartego Dywizjonu (utworzonego 10 października), lecz w okresie zimowym okręty zostały znów wycofane ze służby, tym razem jednak wraz z pancernikami typu *Habsburg*.

W roku 1913 jednostki ponownie wcielono do służby w związku z wybuchem II wojny bałkańskiej, jednak już 10 marca wraz z chwilą zakończenia się działań, okręty znów wycofano. *Wien* powrócił do służby 1 grudnia 1913 i został przydzielony do szkoły artyleryjskiej w Vergarola, lecz 30 maja znów wycofano go ze służby.

Po wybuchu I wojny światowej, wszystkie 3 stare okręty zostały z dniem 1 sierpnia wcielone do służby i skierowane do Bocche di Cattaro jako Piąty Dywizjon Ciężki z zadaniem ochrony najdalej na południe wysuniętej bazy morskiej floty c.k. dowódcą Dywizjonu był kontradm Richard Ritter v. Barry, zaś dowódcą *Wien* Fregattenkapitan (kmdr por.) Joseph Koubelka. W dniu 24



Mimo, że był pomalowany na ten sam oliwkowo zielony kolor, *Wien* wyglądał o wiele ciemniej niż *Monarch* na fotografii z lata 1906. Ciekawe furty dla lekkich dział na rufie, częściowo otwarte o kształcie kwadratowym. Okręt w rezerwie w Pola. Po prawej stronie widoczne nadbudówki i kominy jachtu *Admiralicji Lacroma* (dawny krążownik torpedowy *Tiger*), po lewej można zobaczyć okręt bazę – torpedowców *Gää* (eks-Moskwa, eks-Don, eks-Fürst Bismarck).

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

sierpnia *Wien* (wraz z *Monarch*) ostrzeliwał z wewnętrznego kotwiczowiska w Bocche czarnogórskie pozycje na stokach góry Łowczen. Ponownie nieprzyjacielskie oddziały ostrzelano 19 września 1914.

W dniu 25 sierpnia 1915 *Wien* wraz z *Monarch*, przeprowadził rozpoznanie i desant w Traste, w czasie którego jeden z marynarzy wydzielonej partii desantowej odniósł rany.

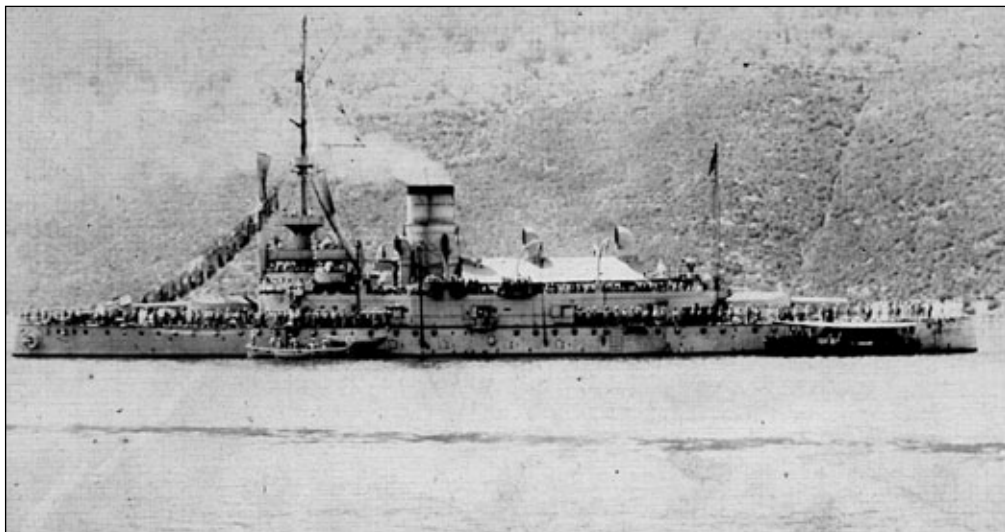
Wszystkie 3 stare pancerniki pozostały w Bocche do roku 1917, gdy *Wien* i *Budapest* zostały wezwane do Pola, a następnie skierowane do Triestu dla zabezpieczenia miasta przed włoskimi rajdami. Dowódcą *Wien* był Heinrich v. Seitz, wcześniej d-ca krążownika *Helgoland* w czasie ataku na Durazzo w grudniu 1915, w trakcie którego utraciono na minach 2 kontrtorpedowce. Sam Seitz zdołał we wspianym sposób wycofać się na Adriatyk i bezpiecznie powrócić do ojczytych brzegów, ratując swój krążownik pomimo przewagi sił nieprzyjaciela. Później był obwiniany o utratę wspomnianych 2 kontrtorpedowców przez dowódcę floty c.k. adm. Hausa,

który zarzucił mu „brak wystarczającego szczęścia”. W rezultacie v. Seitz otrzymał mało znaczące dowództwo starego pancernika obrony wybrzeża. Dopiero po śmierci adm. Hausa, v. Seitz doczekał się znaczącego dowództwa, tym razem nowego drednota *Szent István*, niestety pod jego komendą okręt został zatopiony w dniu 10 czerwca 1918. Do prawdy prawdziwy pech!

Dwa stare pancerniki dotarły do Triestu 26 sierpnia 1917, po czym stanęły na kotwicy w Muggia, jednak już w tym samym dniu stały się celem licznych włoskich ataków lotniczych, tak,

że niezbędnym okazało się wzmocnienie uzbrojenia przeciwlotniczego. Mimo to w dniu 5 września 1917 *Wien* został uszkodzony przez bliskie trafienie (jego ofiarą okazała się łódź przy burcie pancernika), które spowodowało pęknięcie zewnętrznych blach podwodnej części kadłuba i zalanie kilku przedziałów w obrębie podwójnego dna. Uszkodzenie wymagało poważnej naprawy, wobec czego oba pancerniki w dniu 12 września odesłano do Pola. Powrót do Triestu nastąpił 30 października przed austro-węgierską ofensywą na froncie włoskim. W dniu 16 listopada *Wien* i *Budapest* zostały skierowane do ostrzału włoskich pozycji w rejonie Cortellazzo. Pancerniki ochraniało 9 torpedowców (*Tb. 61, 65, 66, 84, 92, 94, 98, 99, 100*) 5 trałowców (*Tb. 6, 9, 23, 27, 30*) oraz 3 wodnopławce (*K 371, 373, 374*), które wykorzystywane były również do korygowania ognia artyleryjskiego z włoskimi bateriami. Ostrzał był bardzo uporczywy i Włosi skierowali swoje siły z Wenecji aby zaatakować austro-węgierskie jednostki. W skład zespołu włoskich sił wchodziły okręty podwodne *F 2, F 3 i F 13*, kontrtorpedowce *Vincenzo Giordano Orsini, Giovanni Acerbi, Animoso, Francesco Stocco, Ardente, Giuseppe Cesare Abba i Audace* oraz „MAS” (motorowe kutry torpedowe) *MAS 9, MAS 13 i MAS 15*. działania sił lekkich zabezpieczały pancerniki *Ammiraglio di Saint Bon* oraz *Emanuele Filiberto*. Jeden z kutrów torpedowych „MAS” pozostał w tyle z uwagi na kłopoty z silnikami, zaś pozostałe dwie jednostki odpaliły 4 torpedy, z których żadna nie trafiła celu. Kontrtorpedowce pozostawały poza zasięgiem austro-

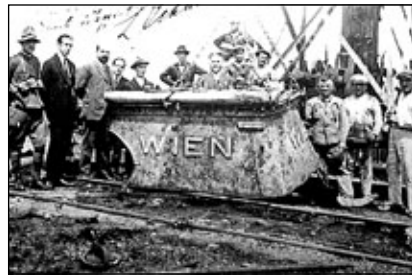
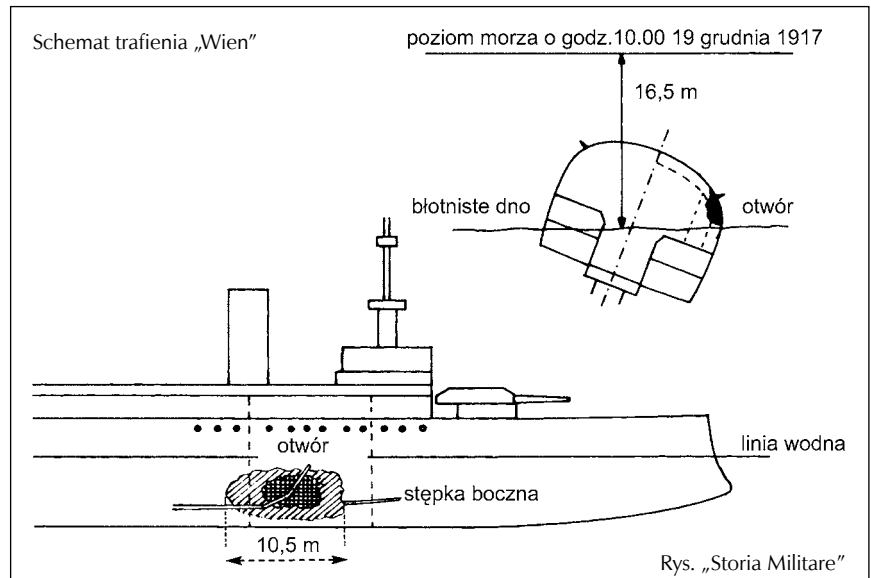
Jedna z fotografii *Wien* w Bocche w 1917. Wkrótce potem okręt wraz z *Budapest* został odesłany na północ, by ochraniać Triest i ostrzeliwać włoskie pozycje, zatopiony w grudniu 1917. Fot. zbiory Lothar Baumgartner



węgierskich dział, służąc jako „przykrycie” dział „MAS”. *Wien* został jedynie lekko uszkodzony przez włoską artylerię nadbrzeżną, która uzyskała 6 (!) trafień w nadbudówkę i jednego w pas pancerza burtowego, które nie wywołały jednak poważniejszych szkód ani ofiar. Akcja zakończyła się o godz. 14.30, i jednostki powróciły do Triestu.

Włochów nie satysfakcjonował rezultat przeprowadzonej akcji morskiej, wobec czego wysłali kutry torpedowe „MAS” ponownie by zaatakowały nieprzyjacielskie pancerniki w ich własnym „legowisku”. Dwie z tych niewielkich jednostek – MAS 9 dowodzona przez tenente di vascello (kpt.) Luigi Rizzo oraz MAS 13 pod dowództwem sottotenente (por.) Andrea Ferrarini w nocy z 9/10 grudnia 1917 penetrowały kotwiczowisko Muglia. Jednostki skradały się korzystając ze swych pracujących cicho silników elektrycznych, a w dodatku jeszcze, falochron pozostawał nie obsadzony przez wojsko. Poza tym na kotwiczowisku nie było łodzi patrolowych, co dodatkowo jeszcze ułatwiało Włochom zadanie. O godz. 02.23 MAS 9 Luigi Rizzo trafił *Wien* dwoma odpalonymi torpedami. Pancernik przewrócił się i zatonał w ciągu zaledwie 5 minut wraz z 32 członkami załogi na pokładzie. Torpedy wystrzelone do *Budapest* chybiły celu i eksplodowały na molo stacji wodnosamolotów w pobliżu arsenału Lloyd.

Rezultaty austro-węgierskiego dochodzenia, rozpoczętego 14 grudnia, wykazały braki w zabezpieczeniu bazy, w związku z czym szereg oficerów zostało wysłanych na przedwczesną emeryturę, w tym adm. Alfred v. Koudelka, dowódca okręgu morskiego Triest oraz obaj dowodzący pancernikami, Linienschiffskapitan (kmdr) Alexander v. Mahoritsch z *Budapest* i Fregattenkapitan (kmdr por.) Ludwig Huber Edler v. Scheibenhain z *Wien*⁶. Prace ratownicze na jednostce podjęto pomimo negatywnego raportu inż. Budownictwa okrętowego Johanna Mladiata, który nurkował na wrak 19 grudnia, przerwano je jednak 7 czerwca 1918 i nie wznowiono do zakończenia wojny. Okręt spoczywał przewrócony w mule, na głębokości zaledwie 15 m. Wyobrażano sobie, że po zakończeniu wojny prace wydobywcze na wraku podejmie jakaś cywilna firma. Wrak został złomowany na miejscu przez Włochów w maju 1925 i część rufy pancernika z zachowaną jego nazwą znajduje się obecnie w Muzeum Morskim w Wenecji. Szczątki poległych (odnaleziono ciała 23 członków



Część rufy okrętu wraz z napisem *Wien* wydobyty w latach dwudziestych, a obecnie eksponowany we włoskim muzeum morskim w Wenecji. Dobrze widoczna okrągła furta rufowego działu szybkostrzelnego.

Fot. zbiory Lothar Baumgartner

załogi), zostały pochowane na nieznanym cmentarzu, a aktualnie znajdują się w masowym grobie na Cmentarzu Centralnym w Trieście.

„Budapest”

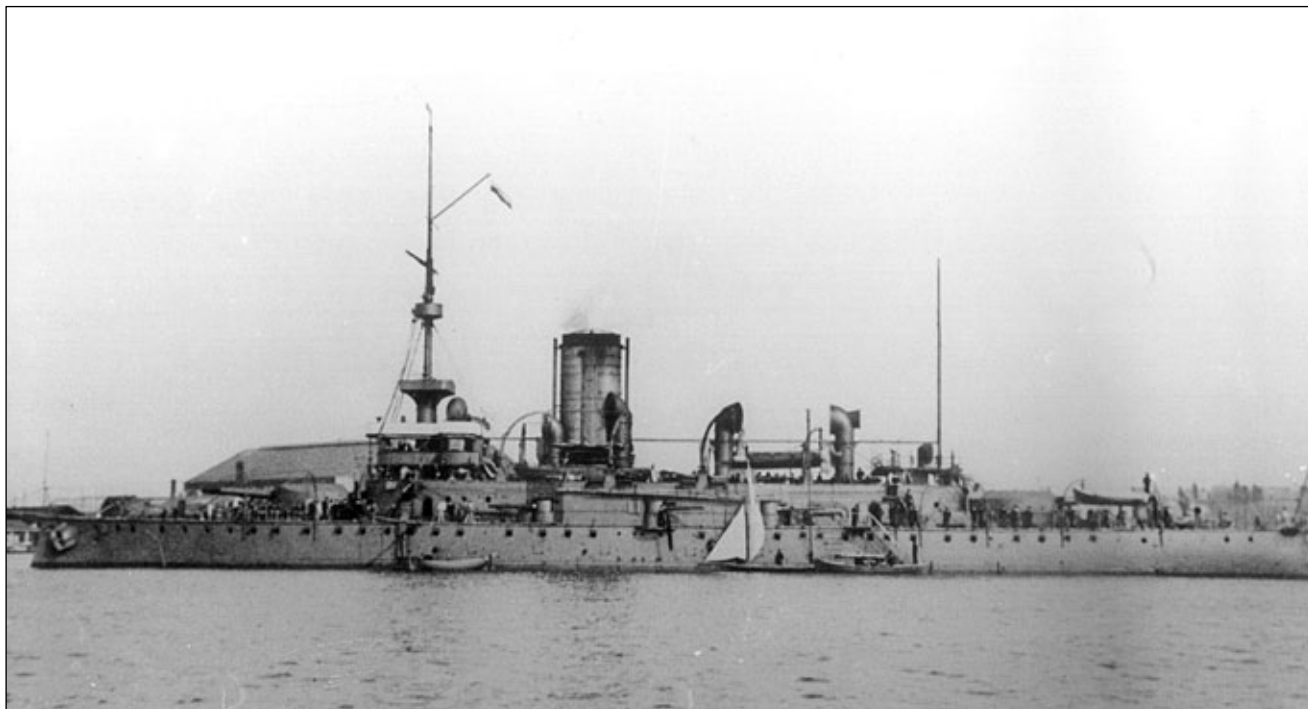
Budowa *Budapest* rozpoczęła się 16 lutego 1893, zaś 2 grudnia 1894, nazwa okrętu została oficjalnie zatwierdzona przez cesarza. Jednostka weszła do służby 12 maja 1898, następnie pełniła funkcję flagowca Eskadry Letniej w okresie między 17 maja a 19 sierpnia 1898. Jednostka była pierwszym pancernikiem floty c.k. wyposażonym w wodnorurkowe kotły parowe. Jeszcze w grudniu tego samego roku *Budapest* jako pierwszy austro-węgierski okręt został wyposażony w eksperymentalną radiostację systemu Marconi. Na pokładzie zainstalowano jedynie odbiornik, drugi otrzymała jednostka torpedowa *Lussin*, podczas gdy nadajnik o zasięgu zaledwie 8 Mm znajdował się na Forcie Musil w Pola.

W 1899 *Budapest* wchodził w skład Eskadry Letniej, a 12 czerwca uratował

tonącą łódź rybacką w pobliżu przylądka Cap Platanom. W dniu 21 października pancernik opuścił Teodo, wyruszając w rejs na wody wschodniej części Morza Śródziemnego (patrz także pod *Monarch*) odwiedzając Korfu, Pireus, Saloniki, Smyrnę, Mersin, Beirut, Syra, Zatokę Suda, Maltę i Gravosa. W kwietniu 1900 *Budapest* został wycofany ze służby i w Pola otrzymał stępki przechyłowe. W czerwcu 1900 wchodził w skład Eskadry Letniej, podobnie również między 3 czerwca a 3 lipca 1901. Następnie przez okres jednego miesiąca pancernik pełnił funkcję portowej jednostki strażniczej i otrzymał 2 dodatkowe szybkostrzelne działa kal. 47 mm. Od 14 października *Budapest* wchodził w skład Eskadry Szkolnej, którą wysłano do Dalmacji. O 1 marca 1902 jednostka uczestniczyła w rejsie Eskadry na wody zachodniej części Morza Śródziemnego (patrz także *Monarch* i *Wien*). W toku rejsu okręty odwiedziły Korfu, Algier, Kartagenę, Barcelonę, Tulu, La Spezia, Taranto, Zante, Valone i Durazzo. Jesienią (1-3 września) pancernik uczestniczył we wspomnianych już wcześniej manewrach u wybrzeży Istrii, zaś od 1 stycznia 1903 *Budapest* ponownie wszedł w skład Eskadry. Wraz ze swymi siostrzanymi okrętami otrzymał nowe i stałe radiostacje systemu Siemens-Braun.

W okresie między 30 marca a 25 maja 1903 okręt uczestniczył w wiosennym rejsie Eskadry, w którego toku odwiedził Valone, Korfu, Pireus, Rodos, Makri, Vathi, Smyrnę, Saloniki, Syra i Calamot-

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



Budapest w bazie Pola na początku XX wieku.

Fot. zbiory Heinz Stockinger

ta. Po powrocie do Pola 25 maja, *Budapest* został z dniem 31 maja wycofany ze służby i skierowany do remontu. W czasie prac remontowych założono ochronę przeciwdziałającą oraz naprawiono wentylację i działa kal. 240 mm.

W okresie między 15 czerwca a 13 września 1904 *Budapest* wchodził w skład Eskadry Letniej, podobnie między 23 czerwca a 12 września 1905. z dniem 1 stycznia 1906 jednostka została przydzielona do Eskadry Rezerwowej, ale znów uczestniczyła w działaniach Eskadry Letniej w okresie między 20 maja a 20 września. W tym czasie przeprowadzano próby z balonami rozpoznawczymi, a następnie dokonano modernizacji o zakresie podobnym do innych jednostek tego typu.

Z dniem 1 stycznia 1907 *Budapest* znalazł się w Eskadrze Rezerwowej, jednak na okres między 15 czerwca a 15 września został reaktywowany i przydzielony do Eskadry Letniej dla przeprowadzenia szkolenia. Takie same działania powtórzono również w następnym roku 1908, później zaś kotły okrętowe czekała wymiana rurek, a cała jednostkę remont. *Budapest* wraz ze swymi siostrzanymi jednostkami został ponownie wcielony do służby z dniem 15 marca 1909 w związku z tzw. Kryzysem Bałkańskim spowodowanym dokonaniem przez Austro-Węgry aneksji Bośni i Hercegowiny. Wkrótce jednak, bo już 1 kwietnia został odstawiony do „Pierwszej Rezerwy” w związku z przeprowadzeniem na jego

pokładzie pewnych modernizacji, obejmujących między innymi zaopatrzenie dział głównego kalibru w nową optykę. W roku 1911 dokonano wymiany zużytych desek pokładu i linoleum. Do służby *Budapest* wszedł 8 listopada 1912, by z dniem 10 marca 1913 zostać przydzielonym jako jednostka szkolna do Akademii Morskiej w Pola. Równocześnie z pancernika zdemontowano wyposażenie radiowe. W roku 1914 okręt znajdował się we Fiume, gdzie 14 czerwca odbyła się oficjalna promocja kadetów Akademii Morskiej. Po wybuchu I wojny światowej, *Budapest* wraz z pozostałymi pancernikami typu *Monarch* został z dniem 1 sierpnia wcielony w skład floty, tworząc Piątą Dywizję Ciężką, poczym trafił do Bocche di Cattaro. Dowódcą okrętu był Linienischiffskapitan (kmr) Marius Ratkovic. Pancerniki wraz ze starym krążownikiem *Kaiser Franz Joseph I* i kontrtorpedowcem *Scharfschütze* osiągnęły Bocche 11 sierpnia. W dniu 13 sierpnia zespół ostrzelał nieprzyjacielskie baterie, 14-go *Budapest* ostrzeliwał Krstac, a dzień później inne czarnogórskie pozycje.

W dniu 18 września 1914 *Budapest* i *Wien* przeszły na zewnętrzne kotwice w związku z oczekiwanym francuskim atakiem na nadbrzeżne umocnienia (przypomnijmy, atak został przeprowadzony 1 września), a gdy do niego nie doszło powróciły do Gjenowici. Francuski zespół zabezpieczał transport do Czarnogóry dział dalekiego zasięgu, po czym pozostał przez noc na Adriaty-

ku by rankiem 19 niespodziewanie znaleźć się zbyt blisko nadbrzeżnych fortyfikacji. W wyniku pojedynku ogniowego, austro-węgierskie fortyfikacje nadbrzeżne zanotowały więcej szkód niż w czasie planowanego ataku dokonanego w dniu 1 września.

Działa twierdzy i starszych okrętów stacjonujących w Bocche (3 jednostki typu *Monarch*, krążownika pancernego *Kaiser Karl VI* i starych krążowników) posiadały niedostateczny kąt podniesienia i donośność by ostrzeliwać nieprzyjacielskie pozycje rozmieszczone wokół Bocche, szczególnie wprowadzeniu 8 francuskich dział dalekiego zasięgu (4 kal. 120 mm i 4 kal. 155 mm), które umieszczono na przełęczy Kuk, zboczach góry Łowczen, niekiedy nawet na wysokości 1400 m ponad poziomem morza. Stan taki był przyczyną oddelegowania z Pola na południe w dniu 21 października dużo nowocześniejszego austro-węgierskiego pancernika *Radetzky*, który w okresie między 22 a 26 tego miesiąca wystrzeliwując zaledwie 60 pocisków unieszkodliwił 3 francuskie baterie, zabijając lub raniąc 21 artylerzystów. Obsługa tych baterii (złożona z personelu marynarki i oddziałów kolonialnych) powróciła do Francji, pozostawiając w Czarnogórze działa, które jednak nie zostały już więcej użyte na dotychczasowych eksponowanych pozycjach.

Budapest pełnił najdłuższą i najbardziej aktywną wojenną służbę ze wszystkich trzech starych pancerników. Okręty te

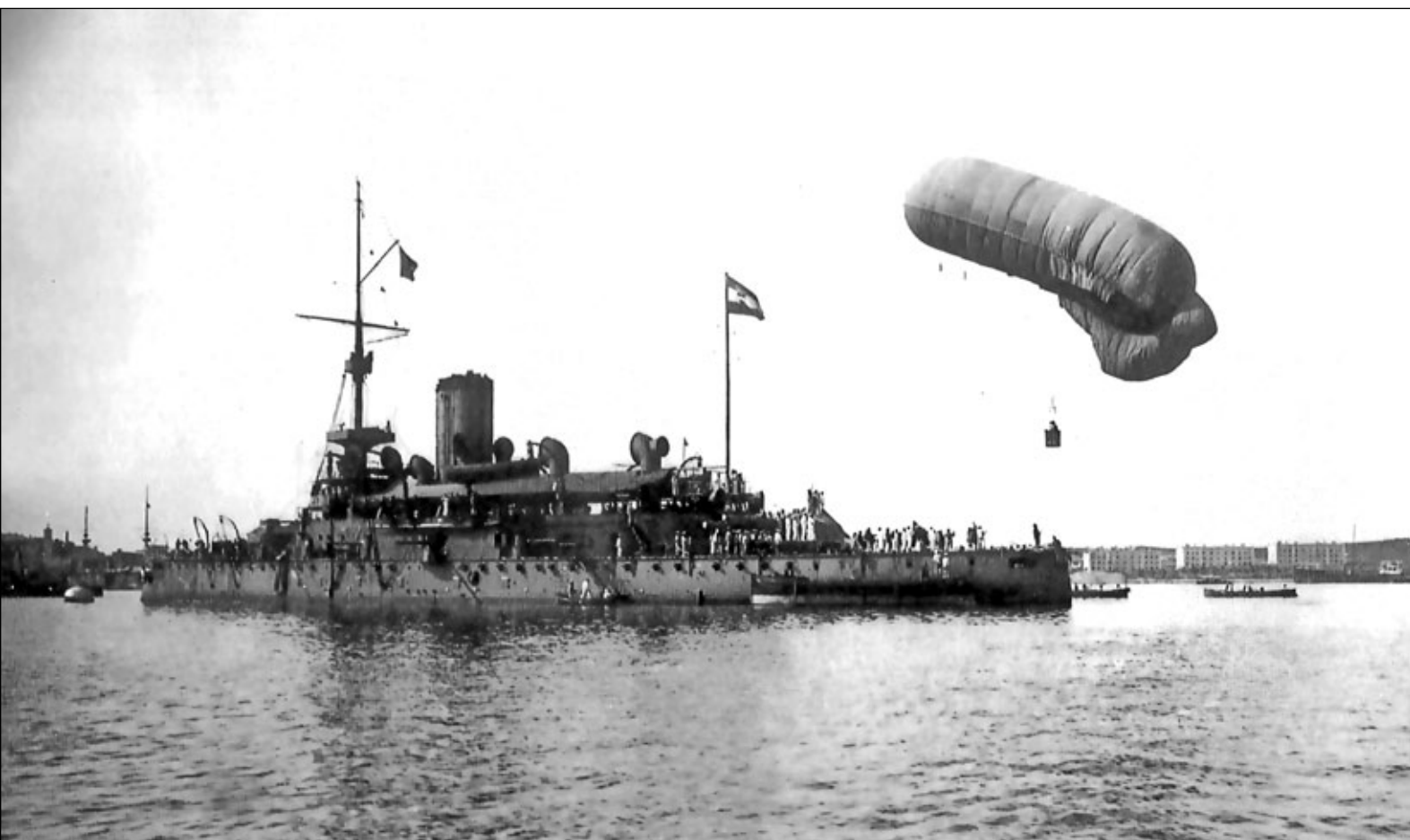
nie wzięły udziału w ostrzale włoskiego wybrzeża w dniu 25 maja 1915, po wypowiedzeniu w dniu poprzednim przez Włochy wojny Państwu Centralnym, uczestniczyły natomiast w niemiecko-austriackiej ofensywie przeciwko Czarnogórze w październiku 1915. *Budapest* wraz z krążownikami *Kaiser Karl VI*, *Kaiser Franz Joseph I*, *Aspern* i *Panther* bombardował nieprzyjacielskie pozycje na górze Łowczyen. W dniu 30 grudnia 1915, okręt wyszedł z Bocche osłaniając krążownik *Helgoland* i kontrtorpedowce typu *Tátra*, które zaatakowały w nocy Durazzo (tracąc na minach 2 jednostki), a następnie zostały zmuszone do wycofania się przez silny nieprzyjacielski zespół. Ostatecznie jedynie *Kaiser Karl VI* nawiązał kontakt bojowy z nieprzyjacielem, natomiast wolniejszy *Budapest* pozostał w tyle. Pancernik ponownie ostrzelał czarnogórskie baterie na zboczach góry Łowczyen 8 stycznia 1916, musiał jednak przechylić się na burtę by w ten sposób zwiększyć donośność swych dział (co później było mylnie przypisywane *Radetzky* w czasie wspomnianej już operacji w październiku 1914). Wszystkie cięższe czarnogórskie działa zostały zniszczone przed 9 stycznia, co pozwoliło następnego dnia c.k. armii zdobyć pozycję na przełęczy. C.k. flota ostrzeliwała nieprzyjacielskie pozycje nadbrzeżne nieprze-

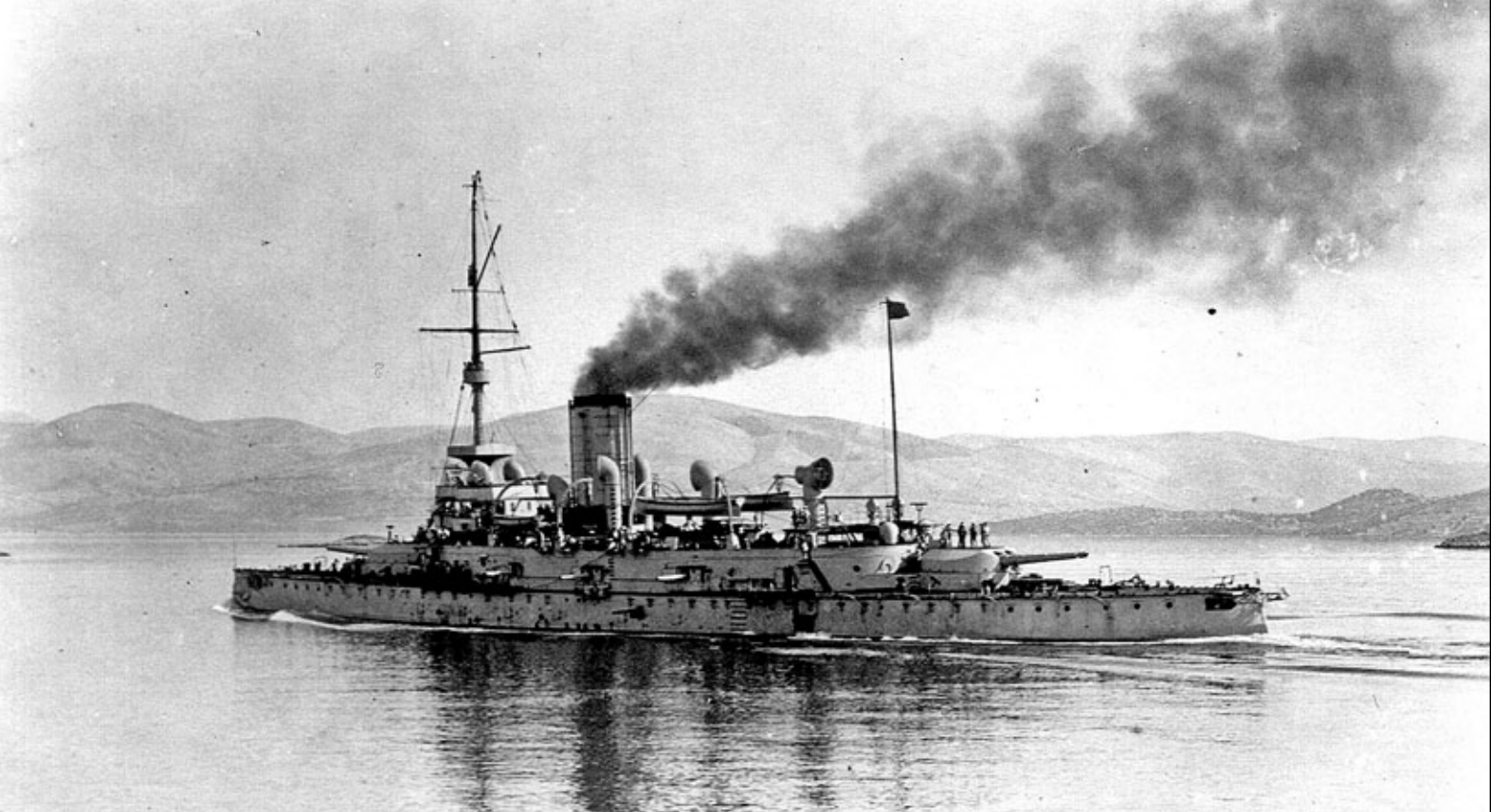
rwanie do 12 stycznia, gdy Czarnogóra poprosiła o przerwanie ognia. *Budapest* pozostawał w Bocche także po kapitulacji Czarnogóry. W dniu 15 maja 1917 (znów pod dowództwem kmdr Marius Ratkovic) pancernik wraz z krążownikiem *Sankt Georg*, kontrtorpedowcami *Tátra* i *Warasdiner* oraz 7 torpedowcami wyruszył na pomoc trzem krążownikom typu *Saida* (*Saida*, *Helgoland* i *Nowara*), które poprzedniej nocy zaatakowały linię „Zapory w cieśninie Otranto”, zostały odparte, po czym gwałtownie ścigane przez silniejszy zespół sił morskich Ententy. Gdy zespół aliancki zauważył przybyłe z Bocche wsparcie, zawrócił do bazy, pozostawiając ścigane krążowniki.

W dniu 22 sierpnia *Budapest* i *Wien* wyszły z Bocche do Triestu, który osiągnęły 26 sierpnia, po czym stanęły na kotwicy w Muggia. Jeszcze tego samego dnia okręty zostały zaatakowane przez włoskie samoloty. W jednym z późniejszych ataków 5 września 1917 został uszkodzony *Wien*, wobec czego oba pancerniki odesłano 12 września do Pola. Po powrocie 30 października do Triestu, jednostki ogniem swych dział wspierały austro-węgierską ofensywę. W dniu 16 listopada *Wien* i *Budapest* wyszły, eskortowane przez 9 torpedowców, 5 trałowców oraz 3 wodnosamoloty, by ostrzeliwać włoskie pozycje w rejonie

Cortellazzo. Kontratak włoskich sił z Weneccji nie przyniósł sukcesu (patrz *Wien*), akcja zakończyła się o godz. 14.30 i zespół powrócił do Triestu. 19 listopada inspekcję *Budapest* przeprowadził cesarz Karol I. Włosi postanowili zapobiec ewentualnym dalszym ostrzałom wybrzeża i wysłali swoje kutry torpedowe „MAS” by zaatakowały pancerniki w samym „legowisku lwa” w Muggia. Austriacy zlekceważyli bezpieczeństwo kotwiczowiska, co doprowadziło do zatopienia *Wien* dwoma torpedami wystrzelonymi z MAS 9. Torpedy odpalone w kierunku *Budapest* (pod dowództwem kmdr Alexander Mahoritsch) przez MAS 13 nie dosięgły celu, eksplodując na molu w pobliżu arsenału Lloyd. *Budapest* przeprowadził ostrzał wybrzeża 19 grudnia wraz z pancernikiem *Arpad*, przysłanym z Pola dla zastąpienia *Wien*. Akcja planowana pierwotnie na 12 grudnia została odwołana z uwagi na złe warunki pogodowe, lecz 19 grudnia obu pancernikom towarzyszył lekki krążownik *Admiral Spaun*, a zespół zabezpieczało 6 kontrtorpedowców (*Triglav*, *Lika*, *Dukla*, *Tirul*, *Scharfschütze*, *Streiter*), 9 torpedowców (*Tb. 100*, 99, 98, 94, 92, 84, 66, 65, 51), 12 trałowców (*Tb. 3*, 4, 5, 6, 7, 20, 23, 27, 30, 32, 34, 37) oraz wodnosamoloty K 202 i L 143. *Budapest* powrócił do Pola 21 w grudnia wraz z *Arpad* i *Spaun* oraz 6 kontrtorpedow-

Budapest w roku 1903 w czasie prób z holowanym balonem obserwacyjnym. Balon był wypełniony wodorem, zaś na maszcie dziobowym podniesiona duża czerwona flaga (No. 2), ostrzegająca, że na pokładzie znajdują się materiały łatwopalne. Fot. zbiory Lothar Baumgartner



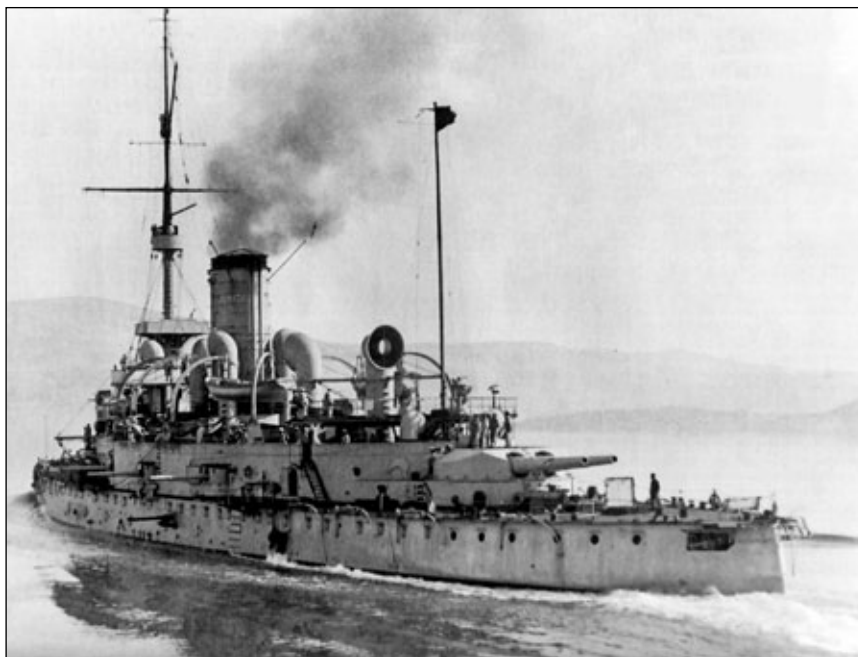


Pancernik *Budapest* w marszu z Pola do Triestu 23 sierpnia 1917, fotografia wykonana prawdopodobnie z pokładu *Wien*. Ta ładna fotografia, wykonana, w Val Saldon, ukazuje wiele szczegółów konstrukcji z okresu wojny. Podobnie jak *Wien*, okręt posiada na rufie okrągłe porty artyleryjskie.
Fot. zbiory Lothar Baumgartner

ców. Pancernik został rozbrojony i wycofany ze służby 11 marca 1918, pełniąc następnie funkcję jednostki mieszkalnej dla sztabu flotylli okrętów podwodnych. Już wkrótce, bo 19 marca zaproponowano przebrojenie jednostki w haubicę kal. 380 mm przeznaczoną do strzału baterii nadbrzeżnych w Cortellazzo. Dziobowa wieża i barbeta zostały usu-

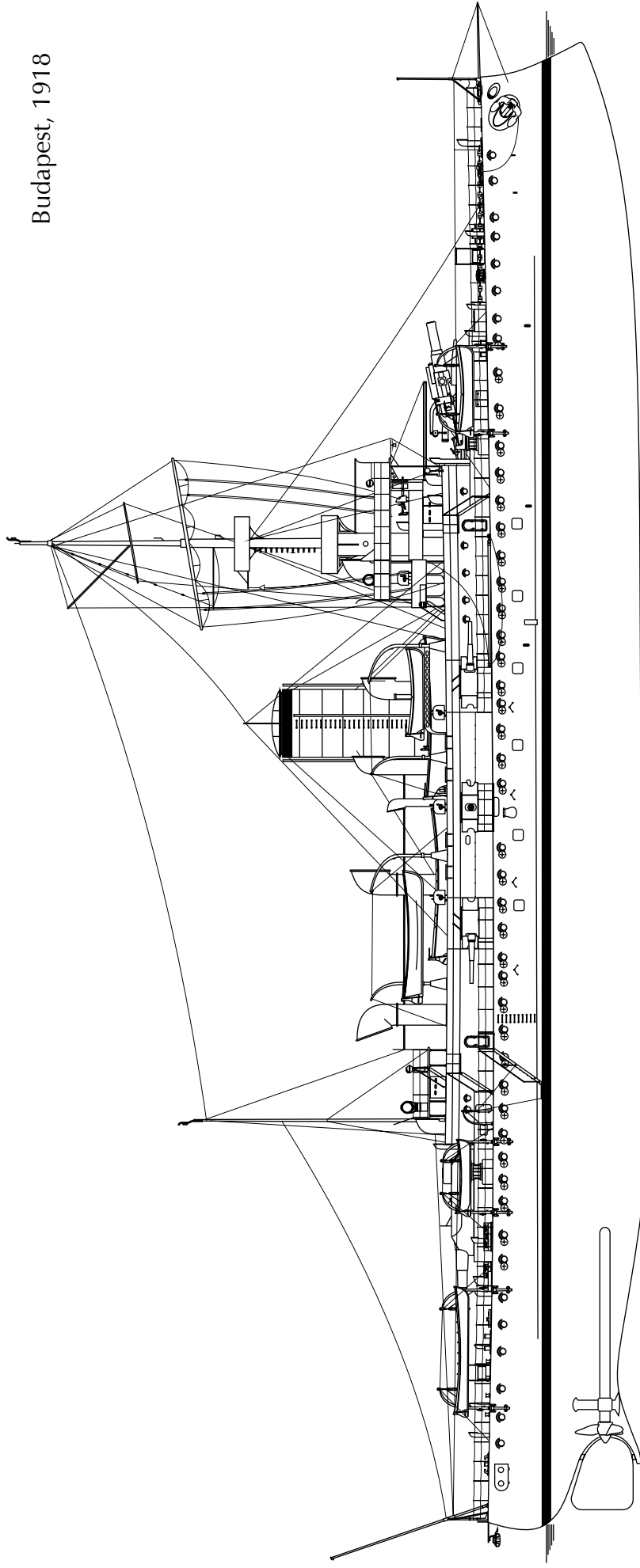
nięte, a na ich miejscu zainstalowano haubicę M 16 kal. 38 cm L/17, prace zakończono w dniu 4 kwietnia. Trzy próbnego strzelania przeprowadzono 5 czerwca na zewnętrznej redzie Pola, a w ich toku lufa haubicy podniesiona była pod kątem +35°. Następne strzelanie odbyło się 6 sierpnia w Kanale Fasana, jednak odnotowano zaledwie 52% trafień

Inne ujęcie *Budapest* w czasie tego samego rejsu 17 sierpnia. Oba okręty zatrzymały się w Val Saldon w czasie przejścia z Gjenovici do Pola. Na fotografii widoczny typowy rufowy nawiewnik (wentylator) oraz otwarte porty dział małego kalibru na rufie. Otwarta pokrywa lewoburtowej wyrzutni torpedowej, poniżej widoczna głowica bojowa torpedy.
Fot. zbiory Lothar Baumgartner



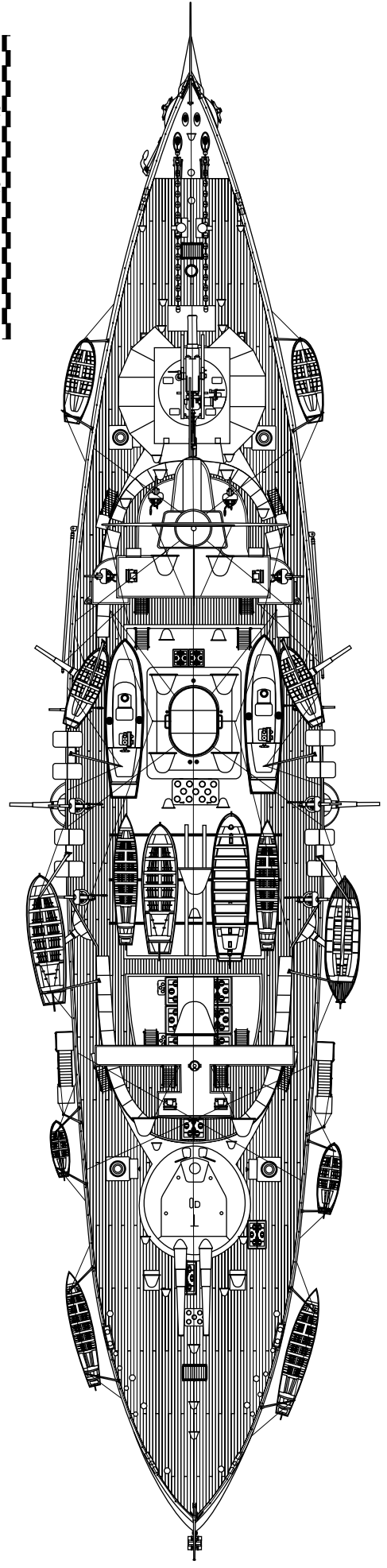
z dystansu 13 000 m, oznaczało to, że rzeczywiście było ich około 20%, co stanowiło rezultat niezadowolający. Późniejsze strzelania próbne zostały odwołane z uwagi na brak pocisków i stary weteran powrócił do funkcji jednostki mieszkalnej. W dniu 11 października 1918 haubicę zdemontowano i wysłano do zakładów zbrojeniowych w Győr na Węgrzech w celu dalszego wykorzystania. *Budapest* pozostał w Pola, gdzie w dniu 31 października 1918 należał do grupy okrętów, które podniosły banderę nowych „właścicieli”, którym przekazał je cesarz Karol I, to znaczy Narodowej Rady Słoweńców, Chorwatów i Serbów, utworzonej w międzyczasie w Zagrzebiu. W przeciwieństwie do innych jednostek które podniosły chorwacką banderę (czerwono-biało-błękitną), pełniący obowiązki dowódcy *Budapest* kpt. Mirko Pleiweis, rozkazał podnieść flagę Czarnogóry, ponieważ jedynie Czarnogóra (za wyjątkiem ziem stanowiących część terytorium Austro-Węgier) posiadała przed wojną własne wybrzeże i była państwem sprzymierzonym z Ententą. W sumie zabieg ten pomógł bardzo niewiele, a *Budapest* stał się włoskim łupem wojennym, pomimo podniesienia „alianckiej” bandery. Młody słoweński kapitan mógł mieć satysfakcję, że jego okręt był ostatnim, któremu rozkazano zmienić banderę na włoską. Zgodnie z traktatami pokojowymi, jednostka przypadła w roku 1920 Wielkiej Bryta-

Budapest, 1918



Rys. Jerzy Lewandowski 2007

0 5 10 15 20



nii, która jednak złomowała ją we Włoszech, podobnie jak *Monarch* w stalowni Vaccaro & Co.

Posumowanie

Nie jest rzeczą powszechnie znaną, że inż. budownictwa okrętowego Siegfried Popper, który zaprojektował typ *Monarch*, miał bliskie kontakty z brytyjskimi konstruktorami, szczególnie Sir Williamem White, twórcą projektu typu *Royal Sovereign*. Wpływ ten jest jednak wyraźnie widoczny w ostatecznym projekcie austro-węgierskich okrętów obrony wybrzeża. To jednak wcale nie umniejsza rezultatów pracy Poppera, który w ramach określonych parametrów zdołał stworzyć bardzo solidny i silnie uzbrojony okręt. Były oczywiście problemy z niską wolną burtą, słabą dzielnością morską, przedludnieniem oraz nieodpowiednim zabezpieczeniem części podwodnej, ten ostatni był zresztą kwestią bardzo powszechną wśród okrętów liniowych owych czasów, włączając w to predrednoty i drednoty. Okręty typu *Monarch* stanowiły pierwszą próbę podjętą przez flotę c.k. przezwyciężenia idei „Jeune École” i niektórych „problemów wieku niemowlęcego”, których oczekiwano, szczególnie w przypadku jednostek o wyporności większej niż 10 000 t. Trzy stare pancerniki były z powodzeniem wykorzystywane w czasie I wojny światowej dla wsparcia sił lądowych na wodach północnego i południowego Adriatyku. *Wien* utracono w wyniku niezadawalającego zabezpieczenia kotwiczowiska, a jej dwie siostrzane jednostki wycofano ostatecznie ze służby z braku personelu i środków technicznych w austro-węgierskiej marynarce wojennej. ●

Tłumaczenie z języka angielskiego
Maciej S. Sobański

Bibliografia

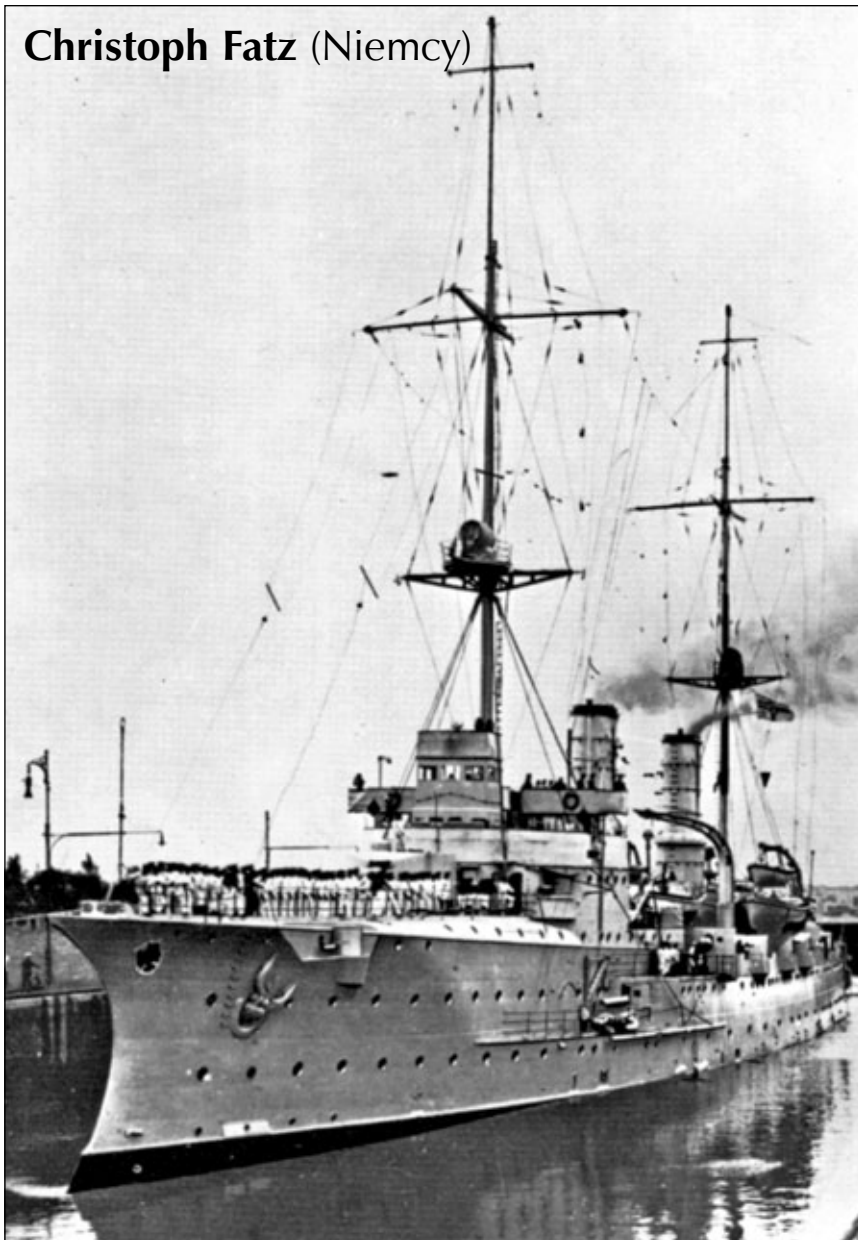
1. Wladimir Aichelburg, *Anstrich der k.u.k. Kriegsschiffe 1889-1900*, „Marine-Gestern, Heute”, Volume 3, No 1, March 1976.
2. Wladimir Aichelburg, *Anstrich der k.u.k. Kriegsschiffe 1902-1914*, „Marine-Gestern, Heute”, Vol.2, No. 4, December 1975.
3. Wladimir Aichelburg, *Anstrich der k.u.k. Kriegsschiffe 1914-1918*, „Marine-Gestern, Heute”, Vol.2, No.4, December 1975.
4. Wladimir Aichelburg, *Register der k.(u.) Kriegsschiffe-Von Abbonanza bis Zrinyj*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien-Granz 2002.
5. *Almanach für k. und k. Kriegsmarine*, Pola 1903.
6. *Almanach für k. und k. Kriegsmarine*, Pola 1910.
7. *Almanach für k. und k. Kriegsmarine*, Pola 1916.

8. *Artillerie-Unterricht für die k.u. k. Kriegsmarine*, I & II Part, Pola 1903.
9. Vili A. Bacić, *Poviest Prvog svjetskog rata na Jadranu*, knjiga: do proljeća 1916, Hrvatski izdavački bibliografski zavod, Zagreb 1945.
10. Suzanne Bauda, *Von der „Monarch” – zur „Ersatz Monarch-Klasse” – Ein Überblick über die österreichisch-ungarischen Schachtschiffe von den 1890er Jahren bis zum Ersten Weltkrieg*, University of Vienna, Vienna 1997.
11. Franz F. Bilzer, *S.M.S. Monarch – Schiffstypenblatt Nr 17*, „Marine – Gestern, Heute”, Vol. 6 No. 3, September 1979.
12. Jochen Brennecke, H-J. Hader, *Panzerschiffe und Linienschiffe 1860-1910*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1976.
13. Roger Chesneau et al. *Kriegsschiffe der Welt 1860 bis 1905*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1985.
14. Aldo Fraccaroli, *Italian Warships of World War I*, Ian Allan, London 1970.
15. Zvonimir Freivogel, *Austrougarski bojni brodovi I. svjetskog rata – Austro-Hungarian Battleships of World War One*, Adamic-Digital Point, Rijeka/Croatia 2003.
16. Rene Greger, *Austro-Hungarian Warships of World War I*, Ian Allan, London 1976.
17. Paul G. Halpern, *The Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland 1987.
18. Paul J. Kemp, *Austro-Hungarian Battleships*, ISO Publications, London 1991.
19. Otto Mulacek, *Die neuen Küstenverteidigungsschiffe der k. und k. Kriegsmarine MONARCH, WIEN und BUDAPEST*, Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Pola, No. 4/1895.
20. Georg Pawlik, *Des Kaisers schimmende Festungen – Die Kasaemattschiffe Österreich-Ungarns, Österreichs Schifffahrt in alten Ansichten*, Album 6, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien-Graz 2005.
21. Erwin F. Sieche, *Austria-Hungary's MONARCH class Coast Defence Ships*, „Warship International”, No 3, 1999.
22. Erwin F. Sieche, *La corazzata costiera SMS WIEN*, „Storia Militare” br. 101, veljaca 2002.
23. Erwin F. Sieche, *Die Schachtschiffe der k.u.k. Marine*, „Marine Arsenal” Bd. 14, Podzun-Pallas-Verlag, Friedberg 1991.
24. Hans Hugo Sokol, *Des Kaisers Seemacht, die k.k. österreichische Kriegsmarine 1848 bis 1914, III Teil, Abschlussband des Geschichtswerkes der K.u. K. Kriegsmarine*, Amalthea Verlag, Wien/ München 1980.
25. Hans Hugo Sokol, *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-18*, Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien 1933.
26. Stanislav Supik, *SMS Monarch – Model Plan*, Kutna Hora 2005
27. Zdenek Tollar, *Jeho Velicenstva Lod „Monarch”, „Modelar”, No. 1/2003.*

Typ „Monarch” – podstawowe dane taktyczno-techniczne	
Wyporność konstrukcyjna	5635,75 t (tony metryczne)/5547 ts (tony standard)
Wyporność pełna	5877,55 t /5785 ts
Długość	93,30 m (między pionami), 97,67 m (w linii wodnej), 99,22 m (długość całkowita)
Szerokość	17 m (szerokość całkowita)
Maksymalne zanurzenie	6,39-6,66 m
Moc siłowni	8500 KM (6250 kW), <i>Budapest</i> 9180 KM (6750 kW)
Prędkość	Maks. 17,5 węzła, później 16 węzłów, <i>Budapest</i> 17,8 węzła
Opancerzenie	
Pancerz burtowy	270 – 250 – 200 – 150 – 100 mm
Pokład	40 – 60 mm
Wieże/barbety	250/200 mm
Bateria	80 mm
Wieża dowodzenia dziobowa/rufowa	220 mm/60 mm
Uzbrojenie	4 x 240 mm L/40 Krupp K 94 (2 x II) 6 x 150 mm L/40 Krupp C91 (6 x I) 10 x 47 mm L/44 Škoda (10 x I) 4 x 47 mm L/33 Hotchkiss (4 x I) 2 x 7 cm L/15 Uchatius działa desantowe 2 x 8 mm karabin maszynowy Schwarzlose Wyrzutnie torpedowe 2 x 450 mm Od 1917: 2 x 7 mm L/50 plot, km 2 x 8 mm M7/12 plot
Załoga	26 + 397 (pokojujowa)

Pięć siostr czyli: krążowniki typu „Victoria Louise”

Christoph Fatz (Niemcy)



Kalendarium służby „Vineta”

Budowę czwartego z serii krążowników oznaczonego symbolem „M”, rozpoczęto w lecie 1896 roku w Kaiserliche Werft Danzig¹. Krążownik od początku przewidziany był do pełnienia funkcji okrętu flagowego otrzymał pomieszczenia do przyjęcia sztabu dywizjonu. Uroczyste wodowanie okrętu, któremu nadano nazwę *Vineta*² nastąpiło 9 grudnia 1898 roku, z powodu nagłej śmierci przewidzianego na chrzestnego wice-

admirała Carl Ferdinand Batscha³, aktu chrztu nowego okrętu dokonał admirał *a la suite* Friedrich Hollmann. Po oficjalnym wejściu do służby w dniu 13 września 1899 *Vineta*, pierwszym dowódcą został Kapitän zur See Hugo Westphal, zastąpiony jeszcze we wrześniu przez KzS Hermann da Fonseca-Wollheim *Vineta* rozpoczęła próby morskie na Bałtyku, nie zadowalająco wypadły próby prędkości, siłownia krążownika uzyskiwała moc maksymalną 10 646 KM co po-

Vineta w końcowym okresie swojej służby jako jednostka szkolna.

Fot. zbiory Andreas Dwulecki

zwoiliło osiągnąć tylko 19,6 węzła przy 136 obrotach śruby na minutę. Po zakończeniu prób odbiorczych 24 marca 1900 krążownik powrócił na krótko do stoczni, następnie udał się do Kilonii. Na początku maja, na znajdującym się w trakcie wyposażania do pierwszej misji zagranicznej krążownikowi nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy, nowym dowódcą zostaje KzS Erich von der Groeben, jednak już 19 maja nowo mianowany dowódca nieoczekiwanie umiera na udar mózgu, wolne stanowisko obejmuje ponownie KzS Hermann da Fonseca-Wollheim. Niekorzystny rozwój sytuacji politycznej w południowej części Morza Karaibskiego powstały po dojściu do władzy w październiku 1899 roku w Wenezueli prezydenta Castro⁴, który nie widział potrzeby spłacania długów wynikłych z inwestycji zagranicznych w swoim kraju⁵, zmusił Niemcy do zwiększenia swego zainteresowania tym regionem. Dotychczasowa obecność niemiecka reprezentowana przez przebywające okresowo na tych wodach okręty szkolne, stała się dalece niewystarczająca. W trosce o zabezpieczenie swoich interesów politycznych i gospodarczych w tym regionie świata zdecydowano reaktywować tzw. Stację Zachodnio-Indyjską (Westindische Station)⁶ przydzielając do niej nowo zbudowany krążownik. *Vineta* opuściła bazę w Kilonii 26 maja 1900 udając się w kierunku Małych Antyli, celem rejsu była wyspa Santa Lucia, którą krążownik osiągnął 14 czerwca. Po uzupełnieniu zapasów *Vineta* wyszła w morze rozpoczynając wzmożone rejsy patrolowe wzdłuż wybrzeża Wenezueli i południowej części Morza Karaibskiego, nowym portem „macierzystym” został wenezuelski La Guaria. W dniu 6 sierpnia okręt zawija do portu Barcelona, opuszczając go nazajutrz⁷. W dniu 2 września kowicząc w La Guaria krążownik odwiedził prezydent Castro. Z początkiem 1901 krążownik wyruszył na północ odwiedzając Nowy Orlean⁸ i porty wschodniego wybrzeża Meksyku. Po prawie dwu miesięcznej nieobec-

ności *Vineta* powraca na wody wenezuelskie odwiedzając m. in. port La Guaria, następnie wyrusza na wschód do Port of Spain na Trinidadzie. W dniu 6 kwietnia krażownik opuścił wyspę kierując się na południe wzdłuż wschodniego wybrzeża kontynentu amerykańskiego aż do ujścia La Plata. Do La Guaria okręt powrócił w dniu 1 sierpnia po trwającym prawie cztery miesiące rejsie.

W związku z wybuchem w lecie 1901 anty-Castro rewolty tzn. „Revolucion Libertadora” na czele której stanął Manuel Matos i zaostreniem konfliktu wenezuelsko-kolumbijskiego⁹, dowódca krażownika otrzymał rozkaz nakazujący pozostanie u wybrzeży wenezuelskich w celu ochrony interesów handlowych i ewentualnej ewakuacji obywateli niemieckich z ogarniętego wojną domową kraju. Jednocześnie Berlin postanowił wzmocnić swoją pozycję detaszuując kolejne okręty¹⁰, na początku września do krażownika *Vineta* dołączył przybyły z Funchal okręt szkolny *Moltke* (KzS Carl Franz), a 18 października do Port of Spain dotarł kolejny okręt szkolny *Stein* (KzS Bachem), w połowie listopada dołączył jeszcze mały krażownik *Falke* (KKpt. Friedrich Musculus).

W dniu 6 października w Caracas doszło do aresztowania dwóch matów z załogi krażownika, których przewieziono do więzienia w La Guaria, wykrętowany oddział desantowy uwolnił obydwoh marynarzy. Pomiędzy 26 listopada a 17 grudnia okręt udał się do Newport News (USA), przyczyną był zły stan techniczny kotłóh, które pilnie wymagały remontu.

W tym czasie przed La Guaria pozostały *Stein* i *Falke*. Z końcem roku 1901 Stację Zachodnio-Indyjską opuściły udając się w drogę powrotną do kraju okręty szkolne *Stein* i *Moltke*, ich miejsce zajął przybyły w lutym 1902 mały krażownik *Gazelle* (KKpt. Graf von Oriola). Poważne problemy z kotłami zmusiły *Vineta* do ponownego udania się do stoczni, pobyt w Newport News trwał pomiędzy 19 maja a 25 września. Na początku czerwca zachorował dowódca okrętu KzS. Stiege, obowiązki dowódcy przejął jego zastępca Kapitänleutnant Peter Lengercke. W sierpniu stanowisko dowódcy objął przybyły z Niemiec KzS. Georg Scheder. Natychmiast po zakończeniu remontu i przywróceniu gotowości bojowej *Vineta* udała się do Port au Prince na Haiti, zastępując przebywającą na wodach haitańskich kanonierkę *Panther*¹¹ (KKpt. Eckmann). Kanonierka odeszła na południe w kierunku delty Orinoko. Niecały tydzień później 30 września *Vi-*

neta opuściła Haiti udając się w kierunku Wenezueli zlurowana przez przybyły na wody haitańskie krażownik *Gazelle*.

Początkowe sukcesy powstańców zmusiły prezydenta Castro do działania, pod koniec sierpnia rząd centralny w Caracas kontrolujący już tylko stolicę i obszar nadmorski kraju, ogłosił blokadę wybrzeża kontrolowanego przez rebeliantów. Niemcy jak i inne kraje zignorowały obwieszczenie blokady, a patrolujący na wodach wenezuelskich krażownik *Gazelle* otrzymał 1 września polecenie zapobieżenia ewentualnej konfiskacie statków niemieckich nawet przy użyciu siły, pomimo zaostrenia sytuacji nie doszło jednak do żadnego incydentu z okrętami marynarki wenezuelskiej.

Polityczne aspekty kryzysu wenezuelskiego rezultujące w blokadzie morskiej na przełomie 1902/03, nie są bynajmniej tematem tego artykułu, należy jednak choćby w skrócie naświetlić decyzje zapadające w stolicach europejskich, decyzje których podłożem były w dużej mierze wydarzenia i wiadomości napływające zza oceanu.

W lecie 1901 niemiecki MSZ dość realistycznie ocenił powstałą sytuację uznając, że wszystkie próby porozumienia na drodze dyplomatycznej dotyczące przede wszystkim regulacji szkód wynikłych w czasie Rewolucji 1898/99, zakończyły się fiaskiem. Również próby wpłynięcia na Caracas cofnięcia wspomnianego wcześniej stycynowego Dekretu okazały się bezowocne. Dodatkowo przysłowiowej „olii do ognia dolewało” Towarzystwo kolei Venezuela-Eisenbahngesellschaft ze stojącymi za nim bankami (z Disconto-Bank na czele). Także nowy ambasador w Wenezueli Pilgrim-Baltazzi przejął argumentację Banku, żądając radykalnego rozwiązania problemu.

Po nieudanej próbie sprzedaży pakietu akcji towarzystwa należących do Disconto-Bank, wzmogły się jeszcze bardziej naciski na Berlin. W niemieckich kołach rządowych dojrzała idea akcji militarnej przeciwko Wenezueli; po zakończeniu operacji na Dalekim Wschodzie marynarka rozporządzała wystarczającą liczbą okrętów do przeprowadzenia blokady. Szef sztabu admiralicji Adm. Dietrichs nie ukrywał poparcia dla planów kanclerza von Bülow i MSZ-u, także duża część prasy popierała interwencję... to jednak do interwencji nie doszło, powodem był kategoryczny sprzeciw R.M.A. Admirał Tirpitz sprzeciw swój argumentował możliwymi powikłaniami na arenie międzynarodowej przede wszystkim z USA (doktryna Monroe)

i brakiem pieniędzy¹²...a cesarz, był niezdecydowany. Wszystkie wątpliwości admirała rozwiła nieoczekiwanie na początku 1902 roku brytyjska propozycja zorganizowania wspólnej blokady. Zorganizowanie wspólnej operacji z Wielką Brytanią redukowało koszty przedsięwzięcia o połowę i dawało możliwość korzystania z baz brytyjskich w Indiach Zachodnich, przede wszystkim w Port of Spain, z drugiej strony wspólna akcja dwóch mocarstw europejskich była najlepszą gwarancją zapobieżenia konfrontacji z USA, co było najważniejszym argumentem w osiągnięciu zgody ciągle wahającego się cesarza Wilhelma II (w przekazanej amerykańskiej administracji nocie wyraźnie stwierdzono, że przewidziane działania przeciw Wenezueli, nie naruszają doktryny Monroe).

Jednak z różnych względów przygotowania do wspólnej akcji trwały aż do grudnia 1902¹³. Na podstawie dwustronnych rozmów określono jasno cele operacji: uznanie niemieckich reklamacji wynikłych z wojny domowej 1898-1900 i brytyjskich reklamacji wynikłych z konfiskaty statków brytyjskich¹⁴. Określono także rodzaj przyszłej blokady, podczas gdy Niemcy nadal predestynowali blokadę pokojową, Brytyjczycy obstawali, że z względów prawa międzynarodowego, przy blokadzie wojennej, mimo że początkowo sceptycznie nastawieni kanclerz i cesarz ustąpili i poprosili w dniu 16 grudnia Bundesrat o ogłoszenie stanu wojny, co też nastąpiło. Ach i była jeszcze Italia, na początku grudnia Włochy wyraziły zainteresowanie udziałem w operacji w nadziei odzyskania chociaż części swoich długów, jednak oficjalnie ogłosiły swój udział dosłownie w ostatniej minucie w dniu 15 grudnia – czyli dzień przed ogłoszeniem blokady.

* * *

W tym miejscu pozostawmy zimą Europę i powróćmy na gorące wody Morza Karaibskiego. W dniu 20 listopada dowódca krażownika *Vineta* otrzymał ważną depezę z Berlina polecającą przygotowanie okrętu do planowanej blokady (w jej ramach zajęcia stacji celnych na wybrzeżu), po otrzymaniu wiadomości KzS Scheder udał się do Curaçao gdzie założył główną bazę etapową i centralę informacyjną dla przyszłej eskadry. W Maracaibo, La Guaria, Puerto Cabelo i Caracas powstały punkty wywiadowcze, miały za zadanie zbierać informacje o dyslokacji okrętów marynarki wenezuelskiej i innych „ważnych wydarzeniach”. Z głównodowodzącym brytyjskimi siła-

mi biorącymi udział w blokadzie, szefem brytyjskiej północnoamerykańskiej i zachodnioindyjskiej stacji wiceadm. Sir Archibald L. Duglas uzgodniono szczegóły blokady, m.in. tajny kod telegraficzny a dla poszczególnych okrętów specjalne nocne znaki rozpoznawcze¹⁵.

Sytuacja militarna w drugiej połowie listopada na Morzu Karaibskim wyglądała następująco, siły niemieckie kończyły koncentrację i przygotowywały się do akcji, podczas gdy brytyjskie okręty przebywały jeszcze na Bermudach, niektórzy z nich rozpoczęły nawet dokowanie, w tym czasie było jednak wiadomo, że Royal Navy operować będzie z własnych baz w Port of Spain i Port Castries. Samotny włoski krążownik *Giovanni Bausan* patrolował przed Wenezuelą i liczono każdego dnia z przybyciem dalszych jednostek, krążownika pancernego *Carlo Alberto* i krążownika *Elba*.

W dniu 29 listopada KzS Scheder otrzymał informację o ultimatum, dokładna data przekazania dokumentu nie była jeszcze znana, w przypadku odmowy należało wspólnie z okrętami Royal Navy zająć wenezuelskie okręty wojenne, jeden z okrętów miał pozostać w La Guaria gotowy do ewakuacji ambasadora. W dniu 1 grudnia dyslokacja poszczególnych okrętów wyznaczonych do blokady wyglądała następująco: *Vineta* i *Falke* w La Guaria, *Gazelle* w Puerto Cabello, *Panther* i *Stein* w Curaçao, jedynie spóźniony okręt szkolny *Charlotte* (KzS Otto Mandt) znajdował się w drodze z Brazylii.

Pierwsza jednostka brytyjska, krążownik liniowy *Indefatigable* (Cpt. Grogan) pojawił się na wodach wenezuelskich dopiero 4 grudnia, dzień później Scheder i Grogan udali się do Caracas na rozmowy z ambasadorami obydwu krajów. W trakcie spotkania ustalono datę przekazania ultimatum na 7 grudnia po południu, ustalono także, że dzień później obaj dyplomaci opuszczą stolicę udając się do La Guaria aby zaokrętować się na stojące w porcie okręty, „gdyż po takiej osobistości jak Castro można się spodziewać najgorszego”. Zgodnie z planem w dniu 7 grudnia przekazano ultimatum, niemieckie żądania określono na sumę 1 718 815 67 Bolíwars, ultimatum nie zawierało jakichkolwiek terminów, nie było też wzmianki o konsekwencjach. Następnego dnia wraz z przybyciem na pokład ambasadora Pillgrim-Baltazzi ogłoszono na krążowniku służbę wojenną. W międzyczasie na wodach wenezuelskich pojawiła się brytyjska grupa bojowa¹⁶ z krążownikiem *Ariadne* na czele.

Kiedy w dniu 9 grudnia o godzinie 15.00, KzS Scheder otrzymał wiadomość, że ultimatum pozostało bez odpowiedzi, dał rozkaz do rozpoczęcia pierwszej fazy operacji, czyli zajęcia wenezuelskich okrętów w La Guaria.

Zdobycie jednostek wenezuelskich stojących w porcie odbyło się zgodnie z planem, o godzinie 16.45 na krążowniku *Vineta* podniesiono sygnał do rozpoczęcia akcji natychmiast ze stojących w porcie jednostek rozpoczęto opuszczanie na wodę uzbrojonych kutrów parowych z oddziałami przyzwoymi, w ślad za nimi w głąb portu jako wsparcie podążyła kanonierka *Panther*, w akcji z krążownika *Vineta* wzięły udział dwie pinasy i dwa kutry parowe. Zaskoczenie wśród Wenezuelczyków było zupełne, na zdobytych okrętach opuszczono bandery a załogi wysłano na ląd. Podczas gdy Brytyjczycy przez założenie ładunków wybuchowych uszkodzili torpedowiec *Margarita* czyniąc go niezdolnym do dalszej służby, zdobyte przez Niemców jednostki *General Crespo*, *Ossun* i *Totumo* zostały wyholowane z portu, *General Crespo* i *Totumo* zatopiono następnego dnia na północ od portu przy użyciu ładunków wybuchowych¹⁷. Tego samego dnia oddział desantowy krążownika wspomagany przez piechotę morską z *Retribution* zapobiegł aresztowaniu konsula w La Guaria, Niemcy „zrewanżowali” się wspomagając Brytyjczyków przy niesieniu pomocy obywatelom brytyjskim. W dniu 11 grudnia *Vineta* wyruszyła do Guanta poinformować dowódcę krążownika *Gazelle* o upływie ultimatum, przybywszy na miejsce wsparła *Gazelle* przy abordażu kanonierki *Restaurador*¹⁸ (Kdt. Ramon Chalbaud). I tak już trudną i pełną napięcia sytuację zaostrzył dodatkowo tzn. „Topaze-incident”. Załoga leżącego w dniu 9 grudnia w Puerto Cabello brytyjskiego statku *Topaz* padła ofiarą rozjuszonej ludności miasta, tłum wdarł się na pokład, zerwano banderę a pojmani marynarze pędzeni przez ulice miasta zostali uwięzieni w fortach Libertador i Vigía. W odpowiedzi Brytyjczycy przeprowadzili 13 grudnia akcję karną połączoną z uwolnieniem przetrzymywanych marynarzy statku. Do akcji wyznaczono krążowniki *Charybdis* (Capt. Montgomery) i *Vineta*, z przybyłych na redę Puerto Cabello okrętów, wystosowano do miejscowych władz ultimatum z żądaniem przeprosin za obrazę brytyjskiej bandery, poza tym żądano pisemnego oświadczenia oficjeli, że w przyszłości żaden obywatel Wielkiej Brytanii i Niemiec nie będzie więcej niepokojony, upływie ultimatum wyzna-

czono na godzinę 17.00. W przypadku nie wypełnienia żądań zagrożono bombardowaniem obydwu fortów, dla lepszej koordynacji ognia *Charybdis* przekazał mata-sygnałowego na krążownik *Vineta*. Ponieważ ultimatum minęło bez jakiegokolwiek reakcji ze strony miejscowych władz, punktualnie o 17.00 okręty rozpoczęły bombardowanie fortów, ostrzał trwający 20 minut prowadzono z odległości 2500-3000 metrów, wystrzelono ok. 1300 pocisków w większości małych kalibrów, Wenezuelczycy odpowiadali sporadycznie i niecelnie¹⁹, bezpośrednio po ostrzale wyokrętowane oddziały desantowe zajęły opuszczone przez załogi forty, w katakumbach żołnierze odnaleźli i uwolnili nie tylko marynarzy *Topaze*, ale także wielu przeciwników Castro.

Następnego dnia „zrównano z ziemią” wewnętrzną część fortów wysadzając w powietrze zgromadzone w obu budowlach zapasy dynamitu, pięciometrowej grubości mury zewnętrzne ostały się prawie nie naruszone. Wszystkie działa, także nowoczesne działa polowe firmy Krupp znalezione w fortach i okolicy zostały zniszczone albo skonfiskowane. Władzom wenezuelskim zakazano dalszego użytkowania częściowo zniszczonych budowli. Działania sił sprzymierzonych konfiskata okrętów i zniszczenie fortów w Puerto Cabello było dla Castro na pewno dość nieprzyjemne, gdyż potrzebował je w pierwszej kolejności do walki z powstańcami Matosa, jednak w tym czasie nie miało to już najmniejszego wpływu na wynik walk lądowych²⁰.

W dniu 16 grudnia utworzony został Wschodnioamerykański Dywizjon Krążowników (Ostamerikanische Kreuzerdivision), w skład jego weszły wszystkie okręty Kaiserlichen Marine operujące przed wybrzeżem Wenezueli, szefem Dywizjonu został dotychczasowy dowódca krążownika *Vineta*, KzS Georg Scheder. Stworzenie nowego zespołu miało na celu zapewnić jednolite dowodzenie, a tym samym lepszą koordynację działań poszczególnych okrętów w przyszłej blokadzie. W dniu 20 grudnia ogłoszona została oficjalnie blokada wybrzeża Wenezueli, dowódcą międzynarodowych sił morskich brytyjsko-niemiecko-włoskich został wiceadmirał Sir Archibald Douglas. W dniu 23 grudnia do dywizjonu dołączył służący w roli zaopatrzeniowca parowiec HAPAG-u *Sibiria*. W dniu 4 stycznia 1903 wysadzone z okrętów w Puerto Cabello niemieckie oddziały desantowe zajęły port i statki stojące na redzie.

W dniu 17 stycznia doszło w lagunie Maracaibo do wymiany ognia pomiędzy kanonierką *Panther* a załogą fortu San Carlos. Po 48 strzałach nastąpiło zaklinowanie zamka dziobowego działka kal. 105 mm, KKpt. Eckermann zwrócił okręt w szerokim na 200-300 metrów „kanale” (!) pomiędzy wyspą a łachą piaskową by móc użyć swoje rufowe działko 105 mm. Po 15 strzałach nie mogąc manewrować w ciasnym „kanale” i uznając, że honor flagi został zachowany wycofał się na wody zatoki. Fakt ten uznał generał Jorge Bello dowódca San Carlos jako zwycięstwo, taka wiadomość obiegła świat, amerykańska prasa donosiła o kilku eksplozjach na pokładzie okrętu co miało być przyczyną śmierci dwóch marynarzy, taką wiadomość podała „Frankfurter Zeitung” powołując się na amerykańskie źródła. W Berlinie przyjęto dość sceptycznie napływające wiadomości z oceanu, jednak nawet na drugi dzień rząd nie ogłosił oficjalnego komunikatu i cała prasa niemiecka była zdana na zagraniczne agentury. 21 stycznia 1903 było tylko tyle wiadomo, że *Vineta* podniosła kotwicę i udała się w kierunku Maracaibo. W Wenezueli przypuszczano odwet cesarza za „niepowodzenie” *Panther* pisząc „... jednak porażka *Panther* rozdrażniła wyniosłego władcę w Berlinie który nie zważając na rozmowy prowadzone w Waszyngtonie rozkazał powrócić na plac bitwy”, myliła się wenezuelska gazeta, pomyślał akcja karnej był tylko i wyłącznie ideał KzS Scheder. W rzeczywistości *Vineta* osiągnęła fort San Carlos 21 stycznia o świcie, z uwagi na duże zanurzenie okrętu rzucono kotwicę w odległości 7000 metrów od fortu, podczas gdy stojąca z boku *Panther* wspierała kierowanie ogniem. Krążownik rozpoczął prawdziwe strzelanie do tarczy w powietrzu fruwały metrowej wielkości części murów, chmury dymu i pyłu wywołane przez detonacje przesłoniły prawie całkowicie widoczność, Generał Bello z powodu małego zasięgu swoich dział nie odpowiadał na kanonadę, o godzinie 11.45 kilkakrotnie ciężkie eksplozje wstrząsnęły fortem prawdopodobnie trafione zostały składy amunicji, cała budowla stała w ogniu, piętnaście minut później kiedy pierwsi żołnierze zaczęli opuszczać Fort San Carlos dowódca krążownika wstrzymał ogień. Jednak po godzinie gdy na okrętach zaobserwowano pierwszych żołnierzy powracających do zniszczonej budowli, *Vineta* ponownie otworzyła ogień. Zakończenie ostrzału nastąpiło o godzinie 15.00, rozpoczął się właśnie odpływ i okręt musiał opuścić miejsce po-

stoją. Krążownik wystrzelił w kierunku fortu 20 pocisków kal. 210 mm i 86 pocisków kal. 150 mm, straty wśród załogi fortu różnią się w zależności od źródła i oscylują pomiędzy 9 rannymi i 12 zabitymi. Pierwsze konkretne wiadomości o wypadkach z dnia 17 stycznia nadeszły do Niemiec dopiero w depeszy z 23 stycznia informującej o zniszczeniu fortu San Carlos przesłanej przez KzS Scheder z Curaçao. Tak więc można przyjąć, że Berlin prawie cały tydzień nie miał żadnych wiadomości od dowódcy dywizjonu. Wy tłumaczyć to można tym, że sam KzS Scheder otrzymał pełne informacje dopiero 21 stycznia po dotarciu do Maracaibo i osobistej rozmowie z KKpt. Eckermann'em. Zniszczenie San Carlos odbiło się bardzo negatywnym echem nie tylko w Wenezueli ale także w USA, Wielkiej Brytanii i w samych Niemczech.

W dniach 19 i 23 stycznia Ostamerikanische Kreuzerdivision kolejno opuściły *Charlotte* i *Stosch* udając się w drogę powrotną do kraju, na ich miejsce przybył 3 lutego krążownik *Sperber* (KKpt. Otto Weniger).

Operacja pod Maracaibo była ostatnią akcją zbrojną w ramach blokady Wenezueli, w tym czasie prowadzone były zakulisowe rozmowy pokojowe w Waszyngtonie, kluczową osobą w mediacjach był ambasador USA w Caracas Herbert W. Bowen. Już trzy tygodnie później w dniu 13 lutego podpisane zostają tzn. Protokoły Waszyngtońskie kończące tym samym blokadę Wenezueli²¹.

Po zakończeniu operacji militarnych na wodach wenezuelskich Ostamerikanische Kreuzerdivision pozostał „z ważnych powodów”²² razem.

Na wiosnę *Vineta* odwiedziła kilka portów karaibskich m.in. Santo Domingo gdzie właśnie wybuchły rewolucyjne zamieszki, następnie udała się na północ do Kanady, pomiędzy 27 czerwca i 2 września przeszła remont w Halifaxie,

Gazelle po remoncie w Newport News, podążyła za okrętem flagowym do Halifaxu, *Falke* i *Panther* krążyły po Morzu Karaibskim, *Sperber* odszedł 24 marca w kierunku Afryki opuszczając tym samym Dywizjon.

Dopiero w październiku cały Dywizjon zebrał się ponownie na wyspie St. Thomas²³, tutaj w dniu 15 listopada nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrętu i jednocześnie dowódcy zespołu, nowym Komodor został KzS Ludwig Schröder. Pomiędzy grudniem 1903 a majem 1904 cały zespół odbył rejs okrężny po wodach Morza Karaibskiego odwiedzając m.in. Nowy Orlean i pomiędzy 4 i 13 lu-

tego Veracruz. Stąd KzS Schröder wraz z innymi oficerami złożył oficjalną wizytę prezydentowi Meksyku Porfirio Diaz, następnie dywizjon odwiedził dalsze 52 porty w Gwatemali, Hondurasie, Nikaragui, Kostaryce, Panamie, Kolumbii, Wenezueli na Antylach i Haiti.

W dniu 20 maja okręty zawinęły do Newport News, stąd Szef dywizjonu KzS Schröder wraz z kilkoma oficerami udał się do stolicy USA gdzie został przyjęty przez prezydenta USA Roosevelta.

W dniu 19 czerwca zespół opuścił krążownik *Gazelle* udając się w drogę powrotną do Kilonii, następnym okrętem który opuścił zespół był krążownik *Falke* wyruszając w dniu 13 lipca w kierunku Ameryki Południowej odwiedzając m.in. Brazylię i Argentynę, a dalej Chile i Peru.

Mimo, że Dywizjon Wschodnioamerykański oficjalnie egzystował, *Vineta* płynęła samotnie odwiedzając ponownie stolicę wyspy St. Thomas, Charlotte Amalie, następnie udała się w kierunku południowego Atlantyku odwiedzając po drodze kilka portów brazylijskich. Ostatnim portem odwiedzionym przez krążownik było Rio de Janeiro, tutaj oczekiwał przybyły 25 września krążownik *Bremen* (KKpt. Richard Koch) detaszowany na miejsce krążownika *Gazelle*. W dniu 5 października *Vineta* opuściła Rio de Janeiro udając się na drugą stronę południowego Atlantyku do Niemieckiej Afryki Południowo-Zachodniej, kończąc tym samym ponad czteroletni pobyt na wodach amerykańskich.

Po przybyciu na wody kolonii *Vineta* odwiedziła Port Lüderitz, następnie udała się wzdłuż wybrzeża na północ do Swakopmund, najważniejszego punktu przeładunkowego dla nadchodzących z Niemiec transportów z wojskiem i zaopatrzeniem dla ochotniczego korpusu ekspedycyjnego walczącego z czarnymi rebeliantami w środkowej i północnej części kraju. W chwili przybycia okrętu wygaszały trwające od stycznia walki²⁴ w kolonii i załoga krążownika nie wzięła udziału w operacjach lądowych.

Vineta wykonała kilka rejsów patrolowych wzdłuż afrykańskiego wybrzeża, miały one na celu „pokazać flagę” i zapobiec ewentualnym transportom broni dla Herero (broń dla rebeliantów dostarczana była przede wszystkim drogą lądową z portugalskiej kolonii Angola), od czasu do czasu na rejsach patrolowych krążownikowi „towarzyszył” brytyjski krążownik *Barossa*.

W nocy z 19 na 20 listopada w gęstej mgle przed Swakopmund wszedł na mieliznę płynący z ochotnikami i zaopatrze-

niem dla korpusu ekspedycyjnego transportowiec *Gertrud Woermann*, dlatego znajdująca się przed Swakopmund *Vineta* pośpieszyła z pomocą. W przeprowadzonej akcji ratunkowej, którą kierował z pokładu transportowca KzS Schröder, uratowano transportowanych żołnierzy, konie i ładunek, jednak statku nie udało się uratować.

W styczniu 1905 roku *Vineta* udała się w drogę powrotną do kraju, odwiedzając po drodze port Douala w niemieckim Kamerunie i Monrovię w Liberii. Zakończenie rejsu nastąpiło 14 marca w Wilhelmshaven, dzień później rozwiązano oficjalnie Ostamerikanische Kreuzerdivision.

Vineta przeszła do Kilonii, tam z dniem 30 marca przydzielona została do Torpedo-Inspektion (Inspektorat Broni Torpedowej), jednak zanim rozpoczęła służbę w nowej roli, okręt odstawił do stoczni Kaiserliche Werft w Kilonii. Pobyt w stoczni miał związek z nową funkcją krążownika, na czas remontu zredukowano załogę, a nowym dowódcą stojącego w stoczni okrętu został Kapitänleutnant Julius Maerker, który pozostał na stanowisku do września 1905, zastąpił go Kapitänleutnant Bruno Heuberger, który pozostał na stanowisku do końca roku (czyli do zakończenia remontu).

Ponowne wejście do służby w charakterze doświadczalnego okrętu torpedowego (Torpedoversuchsschiff) nastąpiło 3 stycznia 1906 roku i pociągnęło za sobą zmianę na stanowisku dowódcy okrętu, nowym komendantem został Korvettenkapitän Ferdinand Thyen. *Vineta* przydzielona do Torpedowego Oddziału Doświadczalnego (Torpedo-Versuchskommando) w Kilonii, była drugim po krążowniku *München* okrętem w zespole, jednak już 3 marca przejęła funkcje pierwszego okrętu zespołu, oznaczało to także ponowną zmianę na stanowisku dowódcy, został nim KzS Ernst Schäfer komendant Torpedowego Oddziału Doświadczalnego (T.V.K.), unia personalna pozostała aż do wycofania okrętu ze służby w lutym 1909.

Ze wszechmiar pożyteczna służba w charakterze jednostki doświadczalnej nie obfitowała zbytnio w znaczące wydarzenia, z tego okresu wspomnieć należy:

- W czerwcu i lipcu 1906 stanowisko dowódcy przejął na krótko 1. Adjutant Korvettenkapitän Eberhard von Mantey.

- W październiku następuje zmiana na stanowisku komendanta Torpedowego Ośrodka Doświadczalnego (T.V.K.), nowym mianowany zostaje Fregatten-

kapitän (awansowany na stopień Kapitän zur See) Friedrich Schultz, pociąga to za sobą zmianę na stanowisku dowódcy okrętu.

- W listopadzie 1906 roku *Vineta* i *München* prowadzą na wodach wschodniego Bałtyku wspólne ćwiczenia z I. Flotyllą Szkolną.

W pierwszej połowie 1907 roku okręt wytypowano do przeprowadzenia testów z telegrafią bezprzewodową, w tym celu *Vineta* została wyposażona w urządzenia nadawcze. Prowadzone pomiędzy 21 marca a 5 kwietnia próby służyły przede wszystkim sprawdzeniu zasięgu posiadanych urządzeń, w tym celu okręt udał się do Hiszpanii odwiedzając przy okazji Vigo. Po powrocie z Hiszpanii *Vineta* przydzielona zostaje do Zespołu Okrętów Szkolnych i Doświadczalnych (Verband der Schul-und Versuchsschiffe)²⁵. W dniach 15 kwietnia do 5 maja bierze udział w co rocznych ćwiczeniach wiosennych tego zespołu na środkowym Bałtyku. Szczytowym punktem roku 1907 był udział w przeprowadzonych pomiędzy 26 sierpnia i 8 września na Bałtyku i Morzu Północnym jesiennych manewrach Hochseeflotte²⁶, *Vineta* przydzielona do utworzonej 25 sierpnia m.in. z zespołu okrętów szkolnych i doświadczalnych III. Eskadry²⁷ (wiceadmirał Hugo Zeye) wypełniała w jej składzie zadania, po raz pierwszy i jedyny, okrętu rozpoznawczego. W trakcie ćwiczeń eskadry doszło 31 sierpnia do niegroźnej kolizji pancernika obrony wybrzeża *Fritzhof* z krążownikiem *Nymphen*, uderzony na bakburtie w rufowej części kadłuba krążownik kontynuował ćwiczenia.

Manewry jesienne zakończyła w dniu 3 września wielka porada cesarska na reddie Schilling, wzięło w niej udział 112 okrętów i 22 000 oficerów, podoficerów i marynarzy.

W dniu 7 września, bezpośrednio po zakończeniu pierwszej części manewrów rozwiązano III. Eskadrę a okręty odeszły do swoich portów macierzystych.

W roku następnym *Vineta* ponownie włączona w skład Zespołu Okrętów Szkolnych i Doświadczalnych (Verband der Schul-und Versuchsschiffe) wzięła udział w odbywających się od 30 marca do 25 kwietnia ćwiczeniach zespołu koło Rügen i na środkowym Bałtyku zastępując w roli okrętu flagowego krążownik *Prinz Adalbert*.

W dniach od 6 lipca do 5 września *Vineta* udała się na pilny remont urządzeń napędowych do stoczni, na pokładzie pozostawiono tylko oddział wartowniczy, w jej miejsce skierowano do T.V.K. znaj-

dujący się w trakcie prób odbiorczych nowy pancernik *Schlesien*, obowiązki jego dowódcy objął szef TVK i dowódca *Vineta* KzS Friedrich Schulz.

Po ponownym wejściu do linii, zapadła decyzja wycofania okrętu ze służby i przebudowy na okręt szkolny. Ostatnie pięć miesięcy służby krążownika w charakterze okrętu doświadczalnego przebiegły bez większych wydarzeń.

Pod koniec lutego *Vineta* udała się do Gdańska, gdzie w dniu 28 lutego 1909 roku opuszczono banderę.

* * *

Vineta była ostatnią z siostrz poddaną adaptacji na okręt szkolny, gruntowną przebudowę jednostki powierzono „macierzystej” stoczni krążownika Kaiserliche Werft Danzig. Prace stoczniowe rozpoczęto w 1909 roku, m.in. zastępując stare kotły Dürr, nowymi systemu Marine-Kessel. Zmniejszenie ilości kotłów pozwoliło zredukować liczbę kotłowni, a tym samym zmniejszyć liczbę kominów do dwóch. Przeprowadzona przebudowa w pozytywny sposób wpłynęła na własności morskie okrętu.

Trzeci rozdział służby w Kaiserliche Marine, tym razem w roli okrętu szkolnego, *Vineta* rozpoczęła w dniu 29 marca 1911 roku, nowym dowódcą krążownika został KzS. Karl Sievers, a okręt podporządkowano Inspekcji do spraw Wyzkożenia (Inspektion der Bildungswesen).

W pierwszy rejs z kadetami na pokładzie okręt wypłynął w dniu 7 czerwca. Trasa rejsu wiodła na wody norweskie, po powrocie do Kilonii 25 lipca, na okręcie rozpoczęto przygotowania do pierwszego rejsu zimowego 10 dni później. W dniu 4 sierpnia *Vineta* opuściła Kilonię kierując się w kierunku Indii Zachodnich powracając tym samym po równo siedmiu latach na wody Morza Karaibskiego, powrót do kraju nastąpił 9 marca 1912 roku.

Z nowym rocznikiem Kadetów krążownik odwiedza w lipcu 1912 Sztokholm i Lipawę.

Tegoroczna wielka podróż jesienno-zimowa rozpoczęta 6 sierpnia wiodła do portów Morza Śródziemnego, jednak z powodu wybuchu I wojny bałkańskiej²⁸ kotwicząca na początku listopada koło wyspy Korfu *Vineta* otrzymuje polecenie przerywania rejsu szkolnego i udania się do Konstantynopola.

Rozkaz ten można wyjaśnić tylko w kontekście sił jakimi dysponowały Niemcy pod koniec października 1912 roku w basenie Morza Śródziemnego, a były one nad wyraz skromne; we

wschodniej części stacjonowała przybyła rok wcześniej w związku z wojną włosko-turecką z Afryki Wschodniej kanonierka *Geier*, a w Konstantynopolu stacjonował uzbrojony jacht *Loreley*, dodatkowo po morzu krążyły dwa pływające „gimnazja” *Vineta* i *Hertha*.

Jako reakcja na zaistniały kryzys międzynarodowy i nie wystarczające siły na tym akwenie zostaje z dniem 1 listopada tymczasowo utworzony Dywizjon Śródziemnomorski (Mittelmeerdivision)²⁹, w skład dywizjonu weszły detasowane z Hochseeflotte, krażownik liniowy *Goeben*³⁰ i lekki krażownik *Breslau*, na dowódcę dywizjonu powołany został Kadm. Konrad Trummel, 4 listopada okręty opuściły Kilonię, a 13 listopada po przybyciu na Maltę Kadm. Trummel objął dowództwo nad wszystkimi okrętami w basenie Morza Śródziemnego³¹.

Jeszcze na Maltzie rozdzieliły się obydwa okręty, *Goeben* udał się na wschód do Konstantynopola gdzie przybył 15 listopada, tutaj przebywały *Loreley* i przybyła w dniu 7 listopada *Vineta*, drugi z pary krażownik *Breslau* podążył na południowy wschód do Aleksandrii na spotkanie z *Hertha* i *Geier*, po czym wszystkie trzy okręty wyruszyły w kierunku Morza Egejskiego.

Tym czasem zgromadzone przed Konstantynopolem siły mocarstw europejskich oraz Holandii, Hiszpanii i Rumunii w obawie przed zdobyciem miasta przez oddziały bułgarskie uznały interwencję za niezbędną i wysadziły w dniu 18 listopada oddziały desantowe w sile 2634 żołnierzy.

Niemiecki oddział desantowy liczył 576 żołnierzy, z czego *Goeben* wystawił 450 marynarzy i 6 karabinów maszynowych, a *Vineta* 126 marynarzy i 1 karabin maszynowy. Po podpisaniu zawieszenia broni na początku grudnia wyokrętowane oddziały powróciły na okręty.

Podpisane porozumienie wpłynęło na uspokojenie sytuacji i już 9 grudnia *Vineta* opuściła wody tureckie kontynuując przerwany w listopadzie rejs szkolny. Nowy rok 1913 zastał okręt w Aleksandrii z której w dniu 2 stycznia udała się w drogę powrotną do kraju, osiągając 5 marca macierzystą Kilonię. W kwietniu nastąpiła ostatnia zmiana na stanowisku dowódcy okrętu, nowym komendantem został FKpt. Wilhelm Adelung (mianowany do stopnia Kapitän zur See). Jak zwykle po krótkim pobycie w stoczni kończącym długie rejsy zimowe, i zaokrętowaniu nowego rocznika kadetów, okręt wypłynął w pierwszy letni rejs bałtycki.

W dniu 11 sierpnia *Vineta* wyruszyła z Kilonii w swój ostatni wielki rejs oceaniczny, trasa wiodła na wody Ameryki Południowej i Indii Zachodnich. Po przybyciu w styczniu 1914 na Haiti gdzie znowu wybuchła kolejna rewolta, w porozumieniu z kotwiczącym przed Port au Prince amerykańskim okrętem liniowym *South Carolina*, *Vineta* wysadziła oddział desantowy dla ochrony obywateli niemieckich przebywających w mieście, w tym samym czasie dowódca okrętu udzielił schronienia prezydentowi Haiti i jego rodzinie. Dwa dni później uciekinierzy zaokrętowani zostali na statek pocztowy *Prinz Eitel Friedrich*, który przewiózł ich w Exil do Kolumbii. Powrót z rejsu do Kilonii nastąpił dnia 16 marca. W ostatni rejs jako okręt szkolny *Vineta* wyruszyła w lecie 1914 roku odwiedzając Sztokholm, Visby, Glücksburg i Gothenburg.

Ostatni rozdział historii krażownika jest szybko opowiedziany...

Sierpień 1914 zastał okręt w Kaiserliche Werft w Wilhelmshaven, *Vineta* otrzymuje przydział do utworzonej w dniu 12 sierpnia z okrętów szkolnych typu *Victoria Louise*, V. Grupy Rozpoznawczej (V. Aufklärungsgruppe) w Kilonii. Dowódcą nowo utworzonej grupy został dotychczasowy 2. Admirał okrętów rozpoznawczych KAdm. Gisberth Jasper na *Hansa*. Przydzielona w początkowym okresie do Hochseeflotte V. Grupa Rozpoznawcza patroluje pomiędzy 27 a 31 sierpnia w zachodniej części Bałtyku w Sundzie i na linii Moen – Dornbusch. Jednak już 21 września V. Grupa Rozpoznawcza podporządkowana zostaje dowódcy sił na Bałtyku (Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte – O.d.O) GrAdm. księciu Heinrich von Preussen. V. Grupa Rozpoznawcza, a w jej składzie *Vineta* prowadzi do 20 października patrol w zachodniej części Bałtyku aż do Bornholmu. W dniu 21 października V. Grupa opuszcza Kilonię biorąc kurs na Gdańsk (Danzig), stamtąd pomiędzy 24-26 października *Hertha*, *Victoria Louise* i *Vineta* oraz *Friedrich Carl* biorą udział w wypadzie na wody pomiędzy Gotlandią i Lyserort.

Po powrocie okrętów do Kilonii zgodnie z rozkazem z dnia 28 października rozpoczęto przygotowania do wycofania okrętów ze służby. W dniu 16 listopada 1914 po raz ostatni opuszczono banderę na okręcie.

Początkowo rozbrojony i opuszczony okręt stał przy nabrzeżu w Kilonii, od połowy 1915 roku przekształcony w hulk mieszkalny dla załóg okrętów podwodnych rozrastającej się U-Bootwaffe, w tym stanie dotrwał do końca wojny.

Vineta została oficjalnie skreślona z listy Floty w dniu 6 grudnia 1919 roku i w 1920 roku pocięta na złom w Hamburg-Harburg. ●

Bibliografia

1. Hildebrand H., Röhr A., Steinmetz H.-O., *Die Deutschen Kriegsschiffe I-X*.
2. Koop G., Schmolke K.-P., *Die Grossen Kreuzer Kaiserin Augusta bis Blücher*.
3. Koop G., Schmolke K.-P., *Kleine Kreuzer 1903-1918 Bremen bis Cöln-Klasse*.
4. Gröner E., *Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1945 I-VIII*.
5. Fock H., *Schwarze Gesellen I/III*.
6. Kludas A., *Die Schiffe des Norddeutschen Lloyd 1857-1970*.
7. Kludas A., *Die Schiffe der deutschen Afrika-Linien 1880-1945*.
8. Haupt H., *Die deutsche Schutztruppe 1889/1918*.
9. Graudenz K.-H., Schindler H.M., *Die deutschen Kolonien*.
10. Wilhelmy E., *China Land und Leute, Illustrierte Geschichte des Reiches der Mitte*.
11. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*.
12. Periodyki: „Okręty Wojenne”, „Morza Statki i Okręty”, „Marine Rundschau” oraz Internet.

Przypisy

¹ Nie są znane ani dokładna data położenia stępki, ani numer budowy krażownika *Vineta*.

² *Vineta* nazwa krażownika pochodzi od legendarnego grodu położonego prawdopodobnie na wyspie Wolin (Wollin), według legendy wchłoniętego przez morze za odmowę przyjęcia chrztu, dokładne położenie nieznane.

³ Carl Ferdinand Batsch (ur. 10.I.1831) m.in. od 1873 Szef sztabu Admiralicji, w 1875 awans na stopień kontradmirała, w latach 1876-1878 kilkakrotnie dowodził zespołami floty, obarczony winą za zderzenie należących do jego eskadry, pancerników *König Wilhelm* i *Grosser Kurfürst* przed Folkestone w dniu 31 maja 1878 roku; w wyniku kolizji zatonął *Grosser Kurfürst* pociągając za sobą 269 marynarzy. Skazany mimo wstawiennictwa Szefa Admiralicji Admirała von Stoscha na karę sześciu miesięcy twierdzy. Cesarz potwierdził wyrok, jednak już po dwóch tygodniach spędzonych w Twierdzy w Magdeburgu, Kadm. Batsch został ułaskawiony przez Wilhelma I, krótko po tym mianowany Dyrektorem Departamentu Admiralicji! W roku 1880 awans do stopnia viceadmirała; I.1881-VII.1883 Szef Bazy morskiej na Bałtyku (Chef der Marinestation der Ostsee) 21.VII.1883 przeniesiony do rezerwy; zm. 22.XI.1898.

⁴ Cipriano Castro (ur.: 1858) lokalny polityk wenezuelski ze stanu Tachira, wraz z kilkudziesięcioma zwolennikami przybył z Kolumbii inicjując tzn. „Revolution Restaurado”; po zwycięstwie rewolucji w roku 1899 i zajęciu Caracas, Castro przy pomocy oddanych sobie Milicji rewolucyjnych tzn. „Andino”, rozprawił się z rządzącą w mieście od czasów kolonialnych oligarchią, przez wprowadzenie federalnej konstytucji z 1864 roku w Wenezueli, powraca do tzn. cudillismo; początkowo ciesząc się dużym poparciem ludności, w późniejszym okresie czasu popularność jego spadała. C. Castro uważany był za ekscentryka i nie grzeszył dobrymi manierami, wytłumaczenie jego „prostactkich” manier należy prawdopodobnie szukać w jego pochodzeniu. Castro pochodził z odległej prowincji w której brak funkcjonujących instytucji państwowych doprowadził do samoregumentacji prawa przez mieszkańców. Castro w ciągu pierwszych 20-tu lat życia

w pojedynkach zastrzelił 6 przeciwników, sam przeżył ciężkie ranny zadane nożem! Wszystkie źródła są zgodne co do jego charyzmy i wielkiej skłonności do ryzyka, posiadał intuicję i wiedz. W późniejszym okresie rządu Castro charakteryzowały tortury, cenzura, donosicielstwo i korupcja. Bezkompromisowość w stosunku do towarzyszy walki doprowadziła w 1908 roku do przewrotu (dokonał tego wiceprezydent Gomez pod nieobecność swego szefa przebywającego z wizytą w Europie) i odsunięcia go od władzy. Zmarł 24.XII.1924 w slumsie w San Juan (Puerto Rico).

⁵ Potwierdził to niedwuznacznie Dekret prezydenta ze stycznia 1901 roku w którym to m.in. zadekretowano:

1. Wszystkie żądania zagraniczne powstałe przed październikiem 1899 zostają anulowane. Uznanie żądań będą pokrywane tylko państwowymi obligacjami.

2. Weryfikacje i uznanie roszczeń zagranicznych, można dochodzić tylko przed sądami w Wenezueli.

Dotyczyło to kilkunastu państw europejskich i amerykańskich. Strona niemiecka jako największy „wierzyciel” oczekiwała odszkodowań za zniszczenia powstałe podczas wcześniejszych zamieszek i wojen domowych, wypłaty należności za budowę rzeki (za którą rząd Wenezueli przejął zobowiązania gwarancyjne) oraz za budowę linii kolejowej Caracas-Valencia. Na próby mediacji nowy rząd wenezuelski reagował w sposób wręcz obraźliwy.

Dalsze zaostrzenie sytuacji nastąpiło w czerwcu 1901 po wybuchu powstania zwolenników Matosa, po tym jak powstańcy zdobyli m.in. miasto Barquisimeto, rząd Castro całkowicie zawiesił spłacanie jakichkolwiek długów zagranicznych.

⁶ Ostatni stacjonujący tam okręt, krążownik *Geier* opuścił basen Morza Karaibskiego z końcem roku 1898, udając się na wody zachodniego wybrzeża Ameryki południowej i północnej; w dniu 9 lipca 1900 roku *Geier* opuścił wody amerykańskie w kierunku Azji Południowo-Wschodniej.

Krążownik IV-klasy *Geier* (od 1899: Kleiner kreuzer; od 6 maja 1914 kanonierka niem. Kanonenboot) zbud. 1893-1895 w Kaiserliche Werft w Wilhelmshaven; przebudowany 1908-1909; wyp. 1918 ton, dł. 83,90 m, szer. 10,60 m, prędk. 16,3 w, zasięg 3610 Mm/9 w, uzbr. 8 x 105 mm, 2 wt. 450 mm (5 torped), załoga 161-165 ludzi. W służbie 24.X.1895; 1897-1905 Morze Karaibskie, Zachodnie wybrzeże Ameryki południowej, środkowej, północnej i na Dalekim Wschodzie, 1911-1914 Afryka Wschodnia, Morze Śródziemne, powtórnie Afryka Wschodnia, od 12.VI. przydziel do stacji dalekowschodniej. Na skutek złego stanu maszyn zawija w dniu 7.XI.1914 do Honolulu (Hawaje) tam zostaje internowany; po przystąpieniu USA do wojny, przejęty przez U.S. Navy pod nazwą *Carl Schurz*, zatonał w dniu 21.VI.1918 10 na południowo-zachód od przylądka Cap Lookout (North Carolina) w wyniku kolizji z eskortowanym parowcem *Flüda*. *Geier* należał do serii 6 krążowników IV-klasy typu *Bussard*, pozostałe okręty to: *Bussard*, *Falke*, *Seeadler*, *Condor*, *Cormoran*.

⁷ Celem wizyty w porcie Barcelona było reklamowanie odszkodowania dla obywatela niemieckiego Rudolpha a Hass'a pracownika firmy wenezuelskiej, uprowadzonego rok wcześniej przez oddziały rewolucyjne w celu wyłudzenia okupu. Wprawdzie bezpośrednie rozmowy z nowym Gubernatorem prowincji Generałem Ibarra nie przyniosły pożądanego skutku (ten ostatni poinformował KzS de Fonseca-Wolheim, że będący sprawcą zajścia generał Marcano nie jest już w służbie czynnej i jako osoba cywilna nie podlega jego jurysdykcji!), jednak po kilku tygodniach Rudolph Hass otrzymał całe odszkodowanie w wysokości 1000 Pesos; Hass całą sumę przekazał jako datę dobroczynnyemu zakładzie krążownika.

⁸ Na krążowniku znajdowała się Poczta okrętowa marynarki nr. 1 (Marine Schiffspost Nr.1). W marcu 1901 na skutek dużego zapotrzebowania załogi skończył się zapas znaczków pocztowych o nominale 3 Pfennig, odpowiedzialny Główny Płatnik okrętowy, przeciął 300 znaczków o nominale 5 Pfennig na pół, każdą z 600 połówek otrzymała stempel z nadrukiem 3 PF. Dziś połówki (Michelkatalog Nr. AI, do nie dawna Nr. 67) nazywa-

ne w świecie filatelistycznym „Vineta-Providorium” są dużą rzadkością, wartość jego oscyluje według W.w. katalogu pomiędzy 10 000-13 000 €.

⁹ Kontrewolucja pod nazwą „Revolution Libertadora” zorganizowana przez pominiętych przy podziale władzy, bądź odsuniętych od władzy zwolenników Castro, do których dołączyła pokonana opozycja, a wszystko to wspierane było przez przedstawicieli zagranicznych interesów. Chyba nie przypadkowo przywódcą powstania został bankier Manuel Antonio Matos. Rebelianci wspierani materialnie i finansowo przez Kolumbię, która m.in. sfinansowała zakup w Wielkiej Brytanii statku *Ban Righ*, (nazwany *Libertad* późn.*Bolivar*). Rząd Castro w odpowiedzi wspierał rebeliantów w Kolumbii, co doprowadziło obydwie kraje na skraj wojny.

¹⁰ Początkowo planowano wysłać małe krążowniki *Niobe* i *Geier*, kanonierkę *Panther* i dwa torpedowce. *Panther* rzeczywiście wyszła w morze w kierunku Orinoco jednak po wybuchu wojny domowej na Haiti zmieniła kurs na Port au Prince.

¹¹ W dniu 6 września *Panther* zatopił działający po stronie rebeliantów „krążownik” *Crête-à-Pierrot*, bezpośrednią przyczyną tego było niezgodne z prawem międzynarodowym zatrzymanie, zrewidowanie i przejęcie przez rebeliantów towarów należących do rządu niemieckiego przewożonych na statku HAPAG-u *Markomannia*. Dowódca kanonierki KzS Eckmann otrzymał rozkaz odnalezienia i zatopienia sprawcy zajścia. Rząd haitański w oficjalnej nocy wyraził podziękowanie za zatopienie okrętu rebeliantów.

¹² Problematyczna była sama blokada, Cesarz opowiadał się (jeżeli już blokada) za blokadą pokojową (Friedensblockade) do której nie była potrzebna zgoda Bundesratu; w przeciwnieństwie do niej blokada wojenna (Kriegsblockade) pociągała za sobą oficjalne wypowiedzenie wojny do czego potrzebna była zgoda Bundesratu. Poza tym w czasie takiego przedsięwzięcia istniało niebezpieczeństwo użycia siły w stosunku do statków neutralnych próbujących osiągnąć porty Wenezueli. W wypadku zatwierdzenia blokady wojennej dowództwo Floty planowało użycie 8 krążowników, 5 torpedowców i mieszanego Korpusu Ekspedycyjnego w sile 8000 żołnierzy.

¹³ Wilhelm II podchodził, bynajmniej początkowo, z dużą rezerwą do zapewnienia krewińskich z Londynu. Styczienny termin operacji odłożono ze względu na planowaną od dłuższego czasu wizytę brata cesarza w USA; powodem wizyty była uroczystość wodowania jachtu zamówionego przez Wilhelma II. Matką chrzestną miała być córka prezydenta Roosvelta, dlatego wszelkie akcje mogące zakłócić uroczystości były wielce niepożądane, księżę Heinrich powrócił do kraju w dniu 27 marca. Kolejnym powodem były warunki klimatyczne, panująca w Wenezueli od czerwca do początku listopada pora deszczowa, zmusiła do przełożenia akcji, tym samym najbliższy możliwy termin rozpoczęcia blokady ustalono z nastaniem pory suchej pomiędzy listopadem 1902 a kwietniem 1903 roku. Wspólna operacja była dość krótko postrzegana w brytyjskiej opinii publicznej i dopiero w grudniu brytyjski premier Lord Balfour uzyskał zgodę parlamentu.

¹⁴ Marynarka wojenna Wenezueli skonfiskowała kilkanaście brytyjskich statków handlowych, zarzucając kapitanom szmugiel na rzecz powstańców, reakcją Castro na aferę z *Ban Righ* było odrzucenie wszystkich brytyjskich roszczeń odszkodowawczych.

¹⁵ W tym czasie, na początku XX wieku, komunikacja pomiędzy okrętami następowała prawie wyłącznie poprzez wymianę sygnałów optycznych, telegrafia bezprzewodowa na morzu była absolutną nowością. Jedynie okręt flagowy Sir Archibald L. Douglasa *Ariadne* (zbud.: 1895-1902 *Thomson*, Clydebank; 11 000 ton, wym. 141,0 x 21,0 x 7,7 m, 21,5 w, uzbr.: 16 x 152 mm, 14 x 76 mm, 4 x 47 mm, 2 w.t. 457 mm, 677 ludzi, zatopiony 26.VI.1917 (służył już jako stawiacz min) w kanale La Manche przez *UC 65*, należał do typu *Diadem*) posiadał takie urządzenia na pokładzie i mógł utrzymywać łączność ze stacjami kablowymi w Kingston i Port of Spain. Do przekazywania dalszych informacji pomiędzy okrętami czy eskadrami używano okrętów

„kurierskich”, były nimi początkowo *Panther* a później *Stosch*; na każdym okręcie znajdowali się tłumacze, wprawdzie wśród załogi byli marynarze mówiący po hiszpańsku, ale nieznający wenezuelskiego dialektu.

¹⁶ Eskadrę brytyjską tworzyły: krążowniki *Ariadne* (Flagowy), *Charybdis*, *Indefatigable*, *Tribune*, *Retribution*, *Pallas*, *Alert*, *Fantome* kanonierka *Columbine* i dwa kontrtorpedowce *Quail* i *Rocket*. Na okrętach zaokrętowany był oddział Royal Marines w sile 2420 żołnierzy.

¹⁷ KzS Scheder myślał początkowo o remoncie tych całkowicie zaniedbanych i zdewastowanych okrętów (*General Crespo* nie miał nawet sprawnej kotwicy i musiał zostać przycumowany do rufy *Vinety*) w Curaçao. Jeszcze tej samej nocy mimo złej widoczności i dużej fali *Panther* rozpoczęła holowanie *General Crespo* i *Totumo* do Curaçao. Jednak kiedy o świcie 10 grudnia na *Vineta* dotarła depesza konsula Lentz'a z La Guaria „jestem w niebezpieczeństwie, potrzebuje pomocy” wydał rozkaz powrotu kanonierki potrzebnej do osłony grupy desantowej krążownika, polecając jednocześnie zatopić holowane jednostki. Zdarzenie to odbiło się niekorzystnym echem w amerykańskiej prasie „*Niemcy zatapiają flotę Wenezueli*” zmieniając nastawienie opinii publicznej na niekorzystne Niemiec.

¹⁸ W skład floty Wenezueli wchodziły:

- Kanonierka *Restaurador* eks-amerykański jacht *Atalanta*, zbud. 1883 wyp. 750 ton, 15 w, dł. 74 m, 5 dział.
- Kanonierka *Bolivar* (eks-hiszp. *Galicia*), zbud. 1891, wyp. 631 ton, 12 w, 6 dział.
- Kanonierka *Miranda*, zbud. 1895 wyp. 200 ton, 8 w, 2 działa.
- Kanonierka *General Crespo* (eks-hiszp. *Diego Velasquez*), zbud.?, wyp. 160 ton, 8 w, 2 działa.
- Kanonierka *Totumo*, zbud.?, wyp. 120 ton, 8 w, 2 działa.
- Statek uzbrojony *Zumbador*, zbud.?, wyp. 137 ton, 10 w, 3 działa.
- Torpedowiec *Margarita*, zbud. 1887 Thornycroft (?), wyp. 97 ton, 22 w, 2 x 47 mm i 2 w.t.
- Dwa transportowce *Zamorra* i *Ossun*.
- Dwa kutry celne *23 de Mayo* i *Mariscal Achaculla*.

Okręty wenezuelskie zużyte w długotrwałych operacjach przeciw powstańcom, zaniedbane bez możliwości większych remontów znajdowały się w opłakanym stanie technicznym, mogły tylko sporadycznie zachodzić na remonty do Hawany lub Port of Spain. Dużą część załóg stanowili najemnicy z Europy i USA. Po operacjach flot sprzymierzonych w dniach 10-14 grudnia jedynie kanonierce *Miranda* udało się uciec i schronić w lagunie Maracaibo.

Restaurador wyremontowany w grudniu 1902 z brytyjską pomocą w Port of Spain, wszedł w dniu 14.I.1903 roku bez zmiany nazwy w skład Ostame-rykańskie Kreuzerdivision, dowódcą okrętu został Kapitänleutnant Titus Türk.

¹⁹ Dopiero później okazało się, że ostrzał okrętów nie był prowadzony z fortów ale ze stanowisk artylerii znajdujących się za nimi. Powstające każdorazowo przy wybuchach chmury pyłu i kurzu utrudniały prowadzenie obserwacji na okrętach.

²⁰ W październiku 1902 doszło do rozstrzygającej bitwy pod Victoria, porażka powstańców przypieczętowała los powstania, chociaż walki trwały jeszcze do kwietnia 1903 roku, kilka tygodni później Matos opuścił kraj udając się na Trynidad. Castro prowadził praktycznie w tym czasie wojnę na dwóch frontach, chociaż można jednoznacznie stwierdzić, że walka z siłami blokady miała dla niego znaczenie drugorzędne.

²¹ W tzn. Protokółach Waszyngtońskich Castro zgodził się wypłacić Rzeszy 140 000 Bolivar natychmiast i dalsze 1 578 815 Bolivar w pięciu miesięcznych ratach; dalsze 7 400 000 Bolivar przyznane zostały firmom niemieckim tytułu odszkodowań przez międzynarodowy arbitraż w Hadze; ostatniej spłaty rząd Wenezuelski dokonał w 1907 roku.

Niemcy, Wielka Brytania i Włochy nie były jedyne wierzycielami Wenezueli, innymi kredytodawcami były USA, Holandia, Francja, Belgia, Norwegia, Hiszpania, Szwecja i Meksyk.

²² Jakie to były „ważne powody” nie wspomina 265 stronicowy Raport *Die Tätigkeit des ostamerikanischen Kreuzerdivision in Winterhalbjahr 1903/04*, (Działania wschodnioamerykańskiego dywizjonu krążowników w okresie zimowym 1903/04) zawierający m.in. zdjęcia, pocztówki i opisy odwiedzanych portów.

²³ St. Thomas stolica Charlotte Amalie, wyspa należąca do amerykańskich Wyp. Dziewiczych; do 1917 roku należąca do Danii. Po próbach sprzedaży wyspy USA w 1868 roku, rząd duński zwrócił się z ofertą kupna do Niemiec, kanclerz Otto Bismarck nie był jednak zainteresowany kupnem. Raz jeszcze w roku 1899 rząd duński ponowił ofertę kupna, jednak MSZ i ambasador Niemiec w USA odradzili kupna wyspy, wskazując na Doktrynę Monroe, ostatecznie cesarz Wilhelm II zakazał dalszych rozmów na ten temat. Wyspę ostatecznie kupiło USA w 1917 roku.

²⁴ Wybuch rebelii nastąpił 12.I.1904 roku w środkowej części kraju, grupy uzbrojonych Herero w napadach na farmy i małe osiedla zabiły ponad 150 osadników. Słabe siły tzn. Schutztruppe, (700 oficerów, podoficerów i żołnierzy) stacjonujące w tym czasie w kolonii, skoncentrowane były w większości na południu, niewielkie placówki pozostawione w środkowej i północnej części kraju zdołały wprawdzie obronić swoje pozycje, jednak były za słabe, by moc opanować sytuację. W początkowej fazie walk skromne siły obrońców wspomagała kompania desantowa przybyła 18 stycznia z Kapsztadu do Swakopmund starej kanonierki *Habicht*. Rozpoczęta w lipcu 1904 ofensywa przybyłego z Niemiec liczącego pod koniec walk prawie 21 000 żołnierzy korpusu ekspedycyjnego pod dowództwem Generalleutnant'a Lothar von Trotha, wspomaganego przez przyjaźnie nastawione plemiona doprowadziła 11 sierpnia do rozstrzygającej bitwy przy Waterberg, jednak na początku października rozgorzały nowe walki na południu kolonii, tym razem byli to Hotentoci, walki podjazdowe z nimi ciągnęły się aż do marca 1908 roku.

²⁵ Na wiosnę 1905 roku po raz pierwszy połączono krążowniki wszystkich Inspektoratów, okrę-

ty główne dywizjonów rezerwy i (początkowo) jedną Flotyllę torpedowców w zespół ćwiczebny pod dowództwem Kadm. Hugo Zeye. W latach następnych Zespół w zmiennym składzie zbierał się na okres ok. miesiąca w celu odbycia wspólnych ćwiczeń na Bałtyku. Początkowo ćwiczenia odbywały się tylko na wiosnę w miesiącach kwiecień-maj, po czym zespół rozwiązywano. Od roku 1912 zespół powoływano dwa razy w roku, dodatkowo w grudniu na okres ok. tygodnia. Z biegiem lat zespół ćwiczebny rozrastał się coraz bardziej i tak przykładowo w roku 1913 w jego skład wchodziły: 2 okręty liniowe, 6 krążowników, 1 awizo, 4 flotyle torpedowców i 1 flotylla okrętów podwodnych.

Oficjalna nazwa Verband der Schul-und Versuchsschiffe zespół otrzymał w 1906 roku, w 1913 roku nazwa zmieniona na Zespół Szkolny (Lehr-Verband). Szef zespołu podlegał (jak wszyscy dowódcy zespołów floty) bezpośrednio Cesarzowi.

²⁶ Zgodnie z najwyższym rozporządzeniem Jego Cesarskiej Mości (ACO) z dnia 16 lutego 1907 dotychczasowa tzn. Aktive Schlachtflotte (Aktywna Flota Bojowa) przemianowana została w Hochseeflotte (Flota Pełnego Morza). Zmiana nazwy nastąpiła z inicjatywy admirała Tirpitz dla którego zgodnie z jego „Teorią ryzyka” słowo Schlachtflotte posiadało „agresywne” tendencje, nowa nazwa Hochseeflotte usuwała w.w. tendencje, podkreślała jednocześnie odejście od floty obrony wybrzeża.

²⁷ III. Eskadra została utworzona tylko na czas manewrów, w jej skład weszły: pancernik (jednocześnie okręt flagowy Eskadry) *Schwaben*, pancerniki obrony wybrzeża *Aegir*, *Frithjof*, krążowniki *Prinz Adalbert*, *Vineta*, *Undine*, *Nymphen*, okręty minowe *Pelikan*, *Nautilus* oraz okręt ochrony rybołówstwa *Zieten*.

²⁸ Państwa bałkańskie Serbia, Czarnogóra, Bułgaria i Grecja dążyły od początku swojej suwerenności do powiększenia własnych terytoriów o obszary zamieszkałe przez swoich pobratymców, a pozostające jeszcze pod panowaniem tureckim. Łatwe zwycięstwo Włoch w woj-

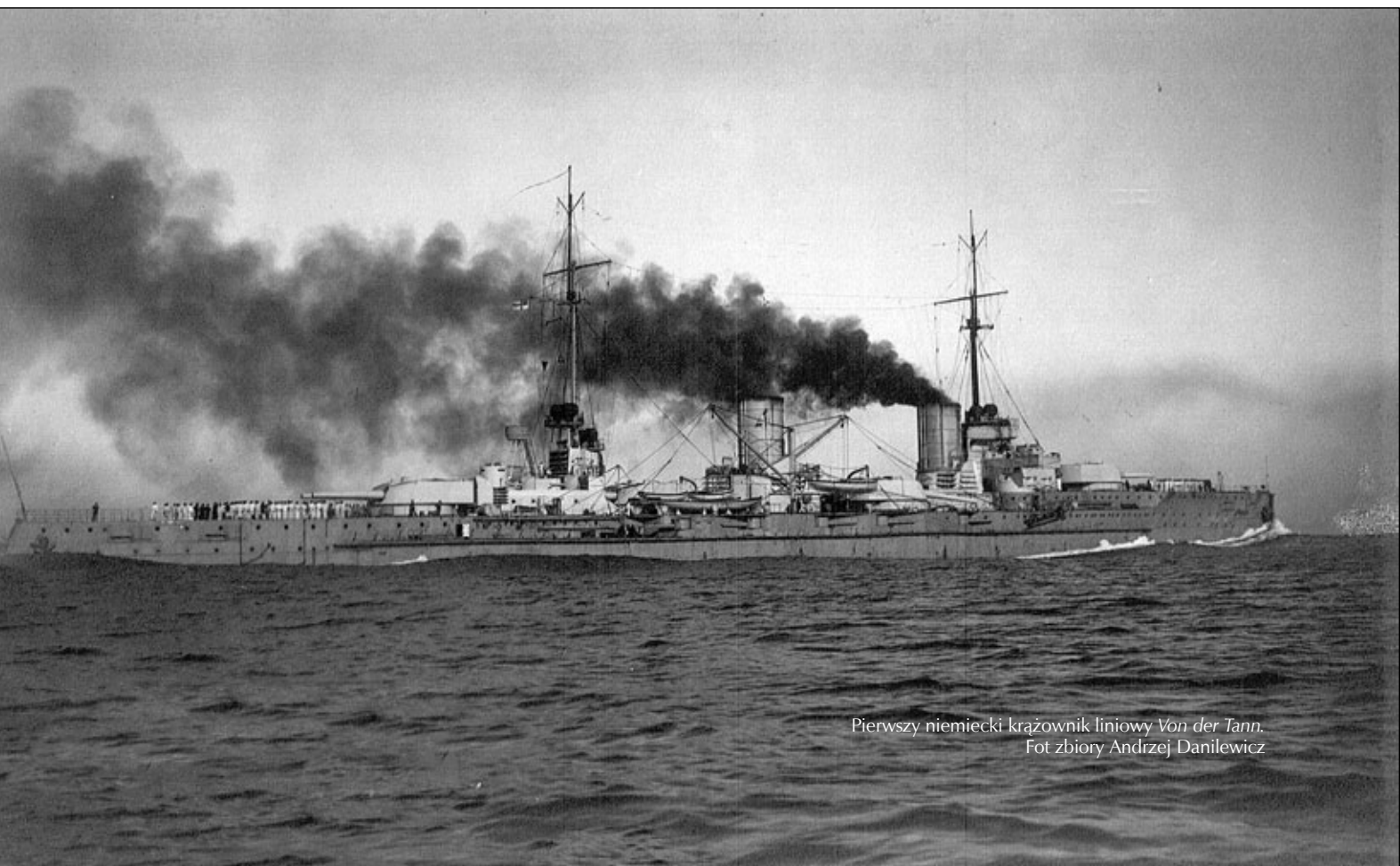
nie z Turcją 1911/12, ośmieliło te państwa, tworzące w między czasie tzn. I Związek Bałkański, do wypowiedzenia w październiku 1912 wojny Turcji. Po ciężkich porażkach armii tureckiej na Bałkanach (Kirk, Kilisse, Lüle Burgas, Kumanowo i Adrianopol) wojska koalicji znalazły się u wrót Konstantynopola. Szybkie pokonanie Turcji prowadziło w konsekwencji do zaostreżenia sytuacji na arenie międzynarodowej. Serbia wspierana przez Rosję, odrzucona zwycięstwem pod Kumanowo żąda dostępu do Adriatyku, temu sprzeciwiają się Włochy które ze swojej strony żądają aneksji Albanii i próbują szukać poparcia u państw „Trójkątnicy”. Grecja protestuje przeciwko zajęciu wysp Dodekanezu (1912) przez Włochy uważając je za swoje terytoria. Austro-Węgry próbują zachować status quo w tej części Europy i odrzucają kategorycznie jakiegokolwiek próby ze strony Serbii i Włoch powiększenia swoich wpływów na Bałkanach, wspierając jednocześnie Bułgarię jako przeciwwagę do Serbii. Rosja ze swojej strony obawiając się zbyt dużego nacisku Bułgarii (po zwycięstwie nad Turkami pod Adrianopolem armia bułgarska stała już tylko kilka kilometrów przed Konstantynopolem!!!) na pokonaną Turcję i jedyne sprzymierzeńca na Bałkanach Serbię, co w dalszej konsekwencji stanowiło niebezpieczeństwo dla własnych planów strategicznych zawładnięcia w przyszłości Bosforem. Siedząc na przysłowiowej beczce prochu kanclerz Rzeszy Bethmann-Hollweg i brytyjski premier Grey wspólnie próbują załagodzić sytuację szukając kompromisów (tzn. londyńska konferencja ambasadorów). Doprowadziło to w maju 1913 do podpisania traktatu pokojowego w Londynie kończącego I wojnę bałkańską.

²⁹ Zobacz: „OW” nr 20, *Niemiecki krążownik liniowy Goeben*.

³⁰ W czasie marszu z Wilhelmshaven na Maltę *Goeben* szedł ze średnią prędkością 21,35 węzła!

³¹ Z dniem 13.XI.1912 w skład Dywizjonu Śródziemnomorskiego weszły: *Goeben* (okręt flagowy), *Vineta*, *Hertha*, *Breslau*, *Geier* i *Loreley*.

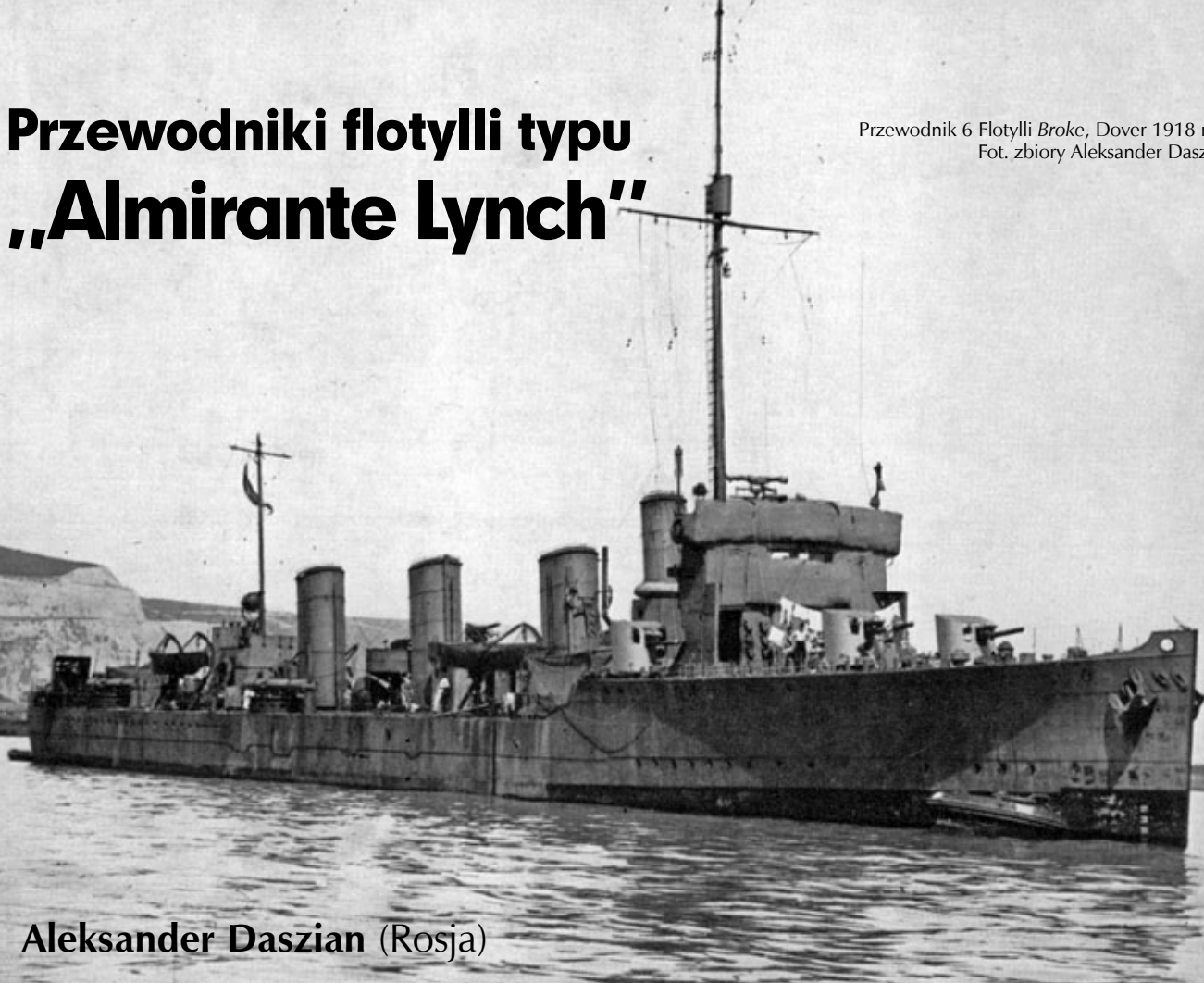
FOTOKOLEKCJA



Pierwszy niemiecki krążownik liniowy *Von der Tann*.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

Przewodniki flotyli typu „Almirante Lynch”

Przewodnik 6 Flotyli Broke, Dover 1918 rok.
Fot. zbiory Aleksander Daszian



Aleksander Daszian (Rosja)

Projektowanie i budowa

Wzajemne relacje między Chile a Argentyną w czasie całej współczesnej historii była dalekie od ideału, co nie powinno dziwić w przypadku dwóch państw posiadających jedną z najdłuższych na świecie granic lądowych. Przedmiot niezgody stanowiła zawsze Patagonia, w obrębie której istnieje szereg spornych terytoriów, o które konflikt to przygasał, to znów wybuchał z nową siłą. Kolejne zaostrzenie stosunków wzajemnych nastąpiło na przełomie XIX i XX wieku i stało się przyczyną „południowo amerykańskiej gorączki budownictwa okrętowego”, zakończonej podpisaniem 28 maja 1902 r. tzw. „paktu majowego”. W styczniu następnego roku Argentyna i Chile doszły do porozumienia, że ciągu najbliższych 5 lat nie będą budować nowych dużych okrętów. Po upływie tego okresu dawni rywale zobowiązali się informować stronę przeciwną o zamiarze wzmocnienia floty z wyprzedzeniem minimum 1,5 roku przed przystąpieniem do prac.

Spokój nie trwał jednak długo, bowiem Argentyna zaniepokojona przyjętym przez Brazylię w roku 1904 ogromnym programem budownictwa okrętowego, sama w roku 1907 ogłosiła plan budowy w najbliższym czasie 3 okrętów

liniowych, 9 kontrtorpedowców o wyporności 450 t i 20 torpedowców o wyporności 200/250 t. Po dokonaniu szeregu uzgodnień w latach 1909-1910 w stocznjach Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Niemiec i Francji ulokowano ostatecznie zamówienia na budowę w ramach programu 1907 2 okrętów liniowych i 12 kontrtorpedowców. Okręty miały być gotowe w latach 1912-1914. W przypadku realizacji tego programu w całości argentyńska marynarka wojenna zajęła by pierwsze miejsce wśród flot państw Ameryki Południowej.

Ministerstwo Marynarki Chile nie mogło pozostawić bez odpowiedzi tak ambitnych planów swego dawnego rywala. Już w roku 1908 w Valparaiso rozpoczęto opracowywać własny plan wzmocnienia floty. Zatwierdzony w 1910, po dwuletnich pracach program przewidywał budowę 2 okrętów liniowych, 6 kontrtorpedowców i 4 okrętów podwodnych.

Przy określaniu założeń techniczno-taktycznych nowych chilijskich kontrtorpedowców jako jeden z podstawowych wymogów przyjęto ich przewagę nad argentyńskimi okrętami. Bazując na informacjach otrzymanych od swoich przedstawicieli w Londynie, chilijskie kierownictwo marynarki wojennej określiło podstawowe parametry swo-

ich nowych okrętów w sposób następujący: wyporność normalna 900/1000 t, turbiny parowe z kotłami opalany w systemie mieszanym (węgiel + paliwo płynne), prędkość nie mniejsza niż 30 węzłów, działa kal. 102 mm i 3-4 wyrzutnie torpedowe. Jednostki tego typu mogły bez trudności poradzić sobie z argentyńskimi kontrtorpedowcami o wyporności 650 t, nie mówiąc już o 450 t torpedowcach.

W końcu tego roku, zaczęły jednak napływać z Europy nowe, zasłyszane informacje. Okręty, które Argentyna zamówiła w Wielkiej Brytanii w stoczni Cammell Laird, okazały się znacznie większe od pierwotnie zakładanych. Wkrótce stało się całkiem jasne, że program został zmieniony, zamiast kontrtorpedowców i torpedowców 650/450 t, w stocznjach Wielkiej Brytanii, Francji i Niemiec trwały przygotowania do budowy 12 jednostek o wyporności 900/1000 t. Okręty te nie tylko nie ustępowały, ale nawet pod pewnymi względami przewyższały jeszcze nie zamówione chilijskie kontrtorpedowce.

W tej skomplikowanej sytuacji chilijskie kierownictwo poszło drogą, wypróbowaną już w roku 1902, gdy do walki z licznymi argentyńskimi krążownikami pancernymi zamówiono w Wielkiej Bry-



Wodowanie kadłuba *Almirante Condell*.
Fot. zbiori Aleksander Daszian

tanii 2 szybkie pancerniki o przeciętnej wyporności (*Constitución* i *Libertad*). Indywidualnie każdy z nich był o wiele silniejszy od argentyńskich okrętów i bez ryzyka mógł podejmować walkę nawet z kilkoma z nich. Choć koszt budowy jednego pancernika odpowiadał mniej więcej kosztowi 2 krążowników, to jednak koszty ich utrzymania w toku służby były znacznie mniejsze w porównaniu z krążownikami, co dla przeżywających trudności finansowe Chile ogrywało istotne znaczenie. Choć zbiegiem różnych przyczyn pancerniki ostatecznie nie trafiły do Chile, to jednak przyjęty sposób postępowania przy kompletowaniu floty z jednostek przewyższających swych liczniejszych przeciwników, zastosowano również w przypadku programu 1910, szczególnie w przypadku kontrtorpedowców.

W roku 1911 parlament Chile wyasygnował środki na budowę pierwszych 2 z 6 przewidywanych programem kontrtorpedowców. Zamówienie na wszystkie okręty ułożono w Wielkiej Brytanii, w stoczni White, której pozostawiono wolną rękę w projektowaniu jednostek. Przyjęto jedynie kilka podstawowych parametrów: górna granica wyporności, możliwość jednoczesnego prowadzenia ognia artyleryjskiego na obie burty oraz warunki zakwaterowania. W dniu 9 listopada 1911 położono stępkę pod budowę prototypu serii – *Almirante Lynch*. Miesiąc później przystąpiono do prac przy *Almirante Condell*.

W światowych kręgach morskich okręty wzbudziły sensację. White zdo-

łał zaprojektować całkiem oryginalne okręty o wyporności 1430 t (normalnej), coś pośredniego między jednostkami typu „scout” (swego rodzaju lekkimi krążownikami, które pojawiły się na początku stulecia, a przeznaczone były do prowadzenia bliskiego rozpoznania na rzecz eskadr oraz kierowaniu flotyllami niszczycieli) a klasycznym kontrtorpedowcem. Do pierwszych zbliżało okręty uzbrojenie (6 dział kal. 102 mm, umieszczonych na burtach, tyle samo ile brytyjskie „scout” typu *Boadicea*, o wyporności 3300 t), wymiary, sylwetka i zestaw wyposażenia pomocniczego, natomiast do drugich – prędkość 31 węzłów.

Prototypowy *Almirante Lynch* wodowano 29 września 1912, a po kolejnych 12 miesiącach okręt przystąpił do prób. W końcu roku, w trakcie próby 6-godzinnej, jednostka przekroczyła prędkość kontraktową, osiągając 31,8 węzła. W styczniu 1914 został ukończony drugi okręt serii, który również w toku prób przekroczył prędkość kontraktową. Oba niszczyciele zaczęły przygotowywać się do przejścia do Chile. Część etatowego wyposażenia nie była jeszcze gotowa (w szczególności dalmierze), lecz by nie zatrzymywać w Europie, brakujące wyposażenie postanowiono dostarczyć oddzielnie. *Almirante Lynch* i *Almirante Condell* opuściły Southampton 7 lutego 1914, a Valparaíso osiągnęły po prawie 2,5 miesiąca – 22 kwietnia 1914.

Do budowy 3 i 4 okrętu serii (*Almirante Simpson* i *Almirante Goni*) dla floty chilijskiej przystąpiono w stoczni White w 1913, a w początkach następnego roku położono stępkę pod 5 i 6 okręt (*Almirante Williams Rebolledo* i *Almirante Riveros*). Jednostki miały być pełnym powtórzeniem pierwszej pary, a jedyną różnicą miała polegać na przeniesieniu środkowej pary dział kal. 102 mm na wręgę nr 47 (bliższą dziobu), dzięki czemu działa

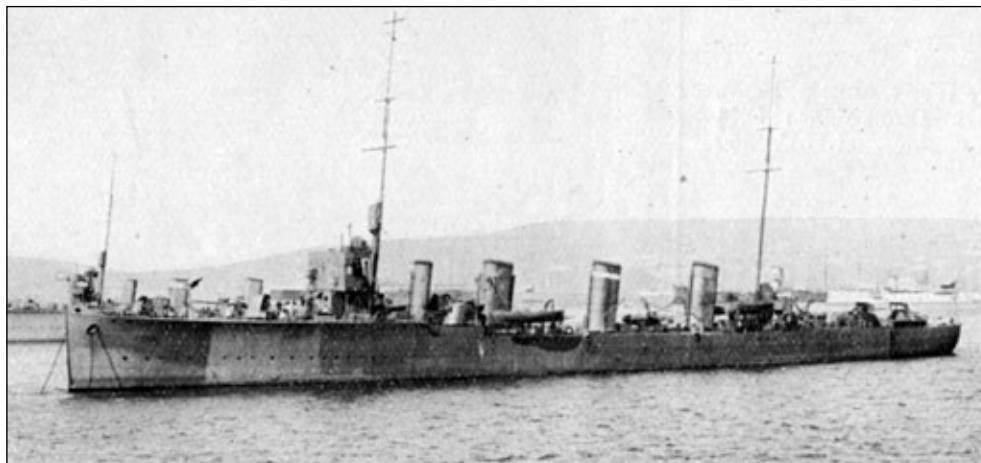
zostały zamontowane na pokładzie dziobowym, otrzymując lepsze kąty ostrzału w sektorze dziobowym i mniejsze uzależnienie od warunków pogodowych.

Almirante Simpson i *Almirante Goni* zostały wodowane w I połowie 1914, odpowiednio 26 lutego i 25 maja. Oczekiwano, że w początkach jesieni ich budowa zostanie zakończona, a w końcu roku będą mogły wyruszyć do Chile. Wybuch w sierpniu 1914 roku pierwszej wojny światowej spowodował, że ich pojawienie się w Valparaíso opóźniło się o całe 6 lat, które okręty spędziły pod brytyjską banderą.

Problem w tym, że w momencie wybuchu I wojny światowej w składzie całej ogromnej Royal Navy znajdował się raptem jeden przewodnik flotyli (*Swift*). Przewidywane programem 1913/1914 dwie jednostki typu *Lightfoot* miały wejść do służby w drugiej połowie 1915 roku. W tym czasie w stoczni White znajdowały się praktycznie gotowe chilijskie *Almirante Simpson* i *Almirante Goni*, które zostały natychmiast odkupione przez Admiralicję od

Przewodnik flotyli typu *Almirante Lynch* w ciekawym ujęciu od dziobu.
Fot. zbiori Aleksander Daszian





Ciekawe ujęcie jednostek chilijskich: *Almirante Condell* i *Almirante Lynch* (na drugim planie) w Valparaíso, krótko po wejściu do służby. Fot. „Jane’s”

władz Chile i nazwane *Faulknor* i *Broke*. W dniu 6 sierpnia oba kontrtorpedowce przeszły do stoczni Admiralicji w Portsmouth, gdzie przeprowadzono prace wykończeniowe zgodnie z brytyjskimi standardami oraz przygotowania do prób morskich.

W połowie września zdecydował się los znajdujących się na pochylniach *Almirante Williams Rebolledo* i *Almirante Riveros*, które również zostały zakupione i otrzymały nawy odpowiednio *Botha* i *Tipperary*.

Opis konstrukcji

Kadłub przewodników flotyli budowany w tradycyjnym ówczesnym systemie wręg z przerwą co 0,53 m (1'9"), posiadał jeden pokład – górny. Na dziobie i rufie znajdował się również pokład dolny (faktycznie platforma). Ciekawym szczegółem okrętów było stopniowe prowadzenie górnego pokładu w rejonie ścicia dziobówki (wręga nr 53), gdzie jego poziom obniżał się on o prawie 1 m, co pozwalało zredukować „górną” masę. Pokład dziobówki o długości około 28 m, podnosił się zauważalnie w kierunku dziobnicy. Poprzeczne grodzie wodoszczelne dzieliły kadłub

na 21 przedziałów, z których największe były 3 przedziały kotłowni (każdy o długości 12,3 m) oraz maszynowni (długość 13,9 m), umieszczone liniowo. Na dziobie i rufie większość grodzi dochodziła do poziomu pokładu dolnego. Za istotny niedostatek projektu można uznać brak podwójnego dna, za wyjątkiem przedziałów kotłowni i maszynowni, jednak nawet w nich w pobliżu burt, było jedynie pojedyncze dno.

Almirante Lynch posiadał balansowy ster z płetwą o powierzchni 6,5 m². Ster poruszała elektryczna maszynka sterowa oraz pomocniczy system ręczny.

Uzyskanie prędkości 31 węzłów wymagało zamontowanie trzywałowej turbinowej siłowni o łącznej mocy 30 000 KM. Do czasu powstania chilijskich jednostek taką siłownię posiadał jedynie zbudowany w 1909 brytyjski *Swift*. Postęp w budowie turbin parowych pozwolił na zamontowanie w chilijskich jednostkach siłowni pracującej na 3 wały napędowe, podczas gdy *Swift* posiadał 4 wały. Postęp widoczny był wyraźnie porównując masę siłowni, która w przypadku *Swift* wynosiła 916 t, a w przypadku *Almirante Lynch* tylko 563 t. Przy tym przy równej z *Swift*

mocy i mniejszej wyporności, w projekcie *Almirante Lynch* przewidywano prędkość średnią, co pozwalało na bardziej pełne kształty kadłuba zwiększające pływerność oraz kompensujące wagę uzbrojenia.

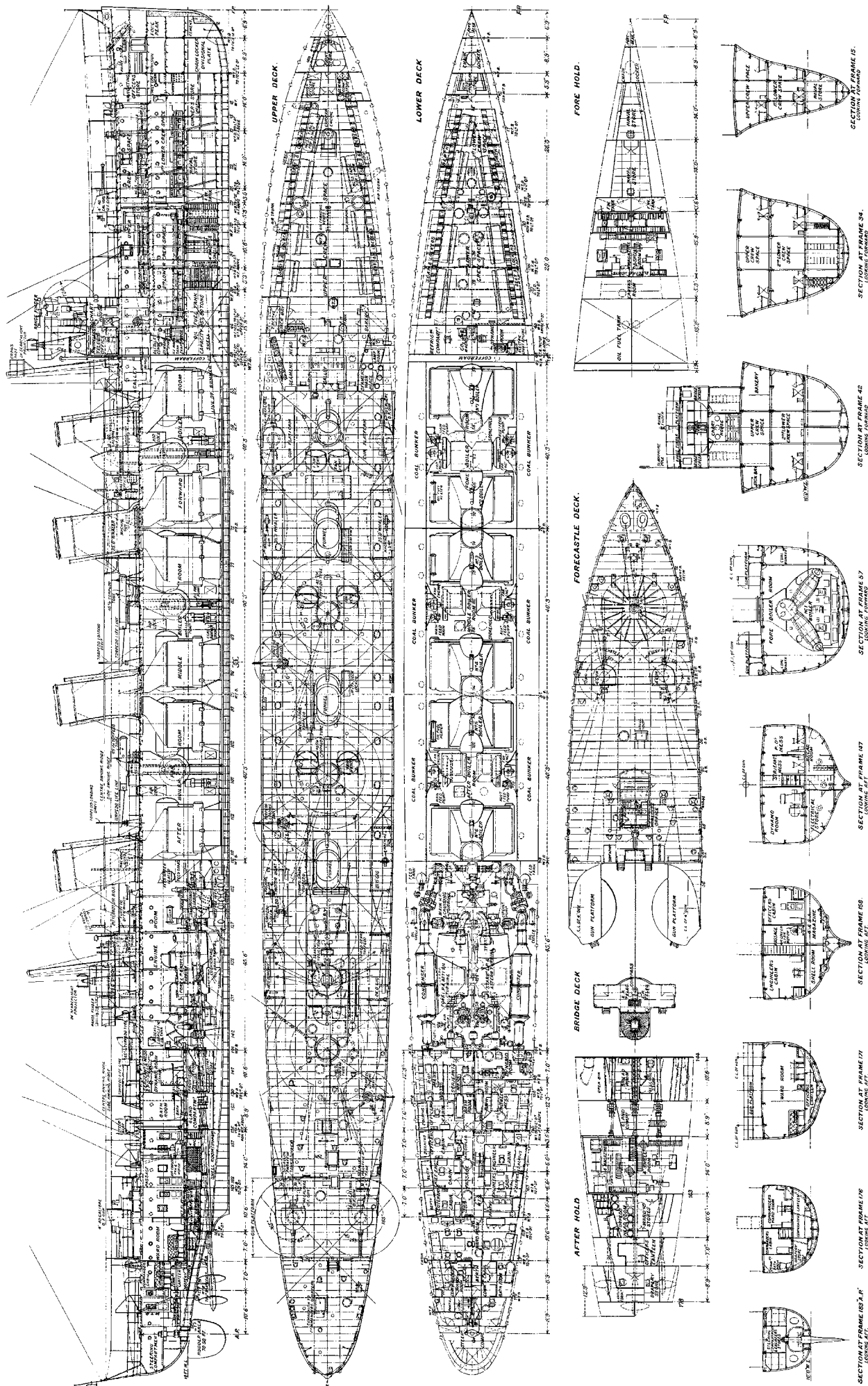
Trójwałowa siłownia Parsons składała się z poruszającej środkowy wał turbiny wysokiego ciśnienia (ze stopniem prędkości ekonomicznej) oraz 2 turbin niskiego ciśnienia (ze stopniami biegu wstecznego), poruszających śruby burtowe. Zgodnie z projektem

dla uzyskania prędkości 31 węzłów, przy wyporności normalnej, wymagało 600 obrotów na minutę. Parę do turbin dostarczał zespół 6 kotłów parowych wodnorurkowych systemu White-Foster (ciśnienie 15,4 atm.), rozmieszczonych po 2 w 3 przedziałach kotłowni. Przewody kominowe z 6 kotłów wyprowadzały spaliny do 4 kominów: do pierwszego i czwartego z jednego kotła, natomiast do drugiego i trzeciego z dwóch kotłów. Zastosowano mieszany system opalania kotłów – węglowo-naftowy (nafta była wtryskiwana dla szybszego ogrzewania pary) we wszystkich 3 kotłowniach, łączna pojemność bunkrów węglowych wynosiła 427 t. Bunkry węglowe na burtach stanowiły swego rodzaju ochronę kotłów przed pociskami mniejszego kalibru i odłamkami (prawda jedynie w przypadku, gdy były w dostatecznym stopniu zapełnione węglem). Zapas 83 t nafty przechowywano w zbiorniku paliwowym, umieszczonym w przedziale stykającym się bezpośrednio z pierwszą kotłownią. W celu zniwelowania wpływu wysokiej temperatury, którym źródłem była kotłownia, między jej przedziałem a zbiornikiem paliwowym znajdował się koferdam o szerokości

Daty budowy okrętów			
	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Almirante Lynch</i>	09.11.1911	28.09.1912	1913
<i>Almirante Condell</i>	11.12.1911	27.01.1913	01.1914
<i>Almirante Simpson</i> (od 08.1914 HMS <i>Faulknor</i> , od 05.1920 <i>Almirante Williams</i>)	1913	26.02.1914	10.1914
<i>Almirante Goni</i> (od 08.1914 HMS <i>Broke</i> , od 05.1920 <i>Almirante Uribe</i>)	1913	25.05.1914	02.10.1914
<i>Almirante Williams Rebolledo</i> (od 09.1914 HMS <i>Botha</i> , od 05.1920 <i>Almirante Riveros</i>)	1914	02.12.1914	30.03.1915
<i>Almirante Riveros</i> (od 09.1914 HMS <i>Tipperary</i>)	1914	05.03.1915	06.1915

THE CHILIAN TORPEDO-BOAT DESTROYER "ALMIRANTE LYNCHIL." CONSTRUCTED BY MESSRS. J. SAUCEL WHITE AND CO., LTD., SHIPBUILDERS AND ENGINEERS, EAST COWES, ISLE OF WIGHT.

Rys. "Engineering"



Rezultaty prób					
	Data	Moc	Prędkość	Obroty/min	Wyporność
<i>Almirante Lynch*</i>	1913		31,8 w		
<i>Almirante Condell*</i>	1913		33,4 w		
<i>Faulknor**</i>	1914			551,1	1573
<i>Broke*</i>	09.1914	30 006***	29,908 w	592,4	1700
<i>Broke*</i>	1914	29 413	28,348 w	577	1900
<i>Broke**</i>	1915		30 w****	590	1670
<i>Tipperary**</i>	1915			603	1628

* – próba 6-godz.; ** – próba 4-godz.; *** – wykorzystano tylko opalanie węglowe; **** – wg wskazań logu

0,53 m (z formalnego punktu widzenia stanowiący również przedział wodoszczelny!).

Szczególnie wiele uwagi w projekcie chilijskich okrętów poświęcono warunkom bytowym – elektryczne kaloryfery i agregat chłodniczy (znajdujący się w przedziale stykającym się z pierwszą kotłownią) zabezpieczały jednakowo komfortowe warunki zarówno na wodach arktycznych jak i w tropikach.

Uzbrojenie *Almirante Lynch* i *Almirante Condell* składało się z 6 dział kal. 102 mm głównego kalibru, rozmieszczonych burtowo: pierwsza para stała na pokładzie dziobówki (wrenga nr 27), druga na niskiej platformie w rejonie pierwszego komina, za ścięciem dziobówki (wrenga nr 60), a trzecia na rufie (wrenga nr 167) również na platformie. Wszystkie działa posiadały mechaniczny (o napędzie elektrycznym) system podawania amunicji z dziobowej (dla 4 dział) i rufowej komory amunicyjnej (dla 2 dział). System kierowania ogniem składał się początkowo z 2 dalmierzy o bazie 2,13-metrowej (tzw. 7-stopowej). Uzupełnienie dział stanowiły 4 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm systemu Maxim, zainstalowane na górnym pokładzie w środkowej części kadłuba. Uzbrojenie torpedowe, zgodnie z projektem miało obejmować 3 dwururowe wyrzutnie kal. 450 mm: Nr 1 – między drugim a trzecim kominem (wrenga nr 83), Nr 2 – między trzecim a czwartym kominem (wrenga nr 106), a Nr 3 – za rufową nadbudówką (wrenga nr 144). Z uwagi na fakt, że w chwili zakończenia budowy wyrzutnie torpedowe nie były jeszcze gotowe, czasowo zamieniono je wyrzutniami jednorurowymi tego kalibru.

Okręty posiadały 6 pokładowych środków pływających – kuter motorowy o długości 24 stóp, 2 welboty o długości 25 stóp, 2 giki o długości 24 stopy oraz 16-stopowa dinghy.

Modernizacja wg „brytyjskiego standardu”

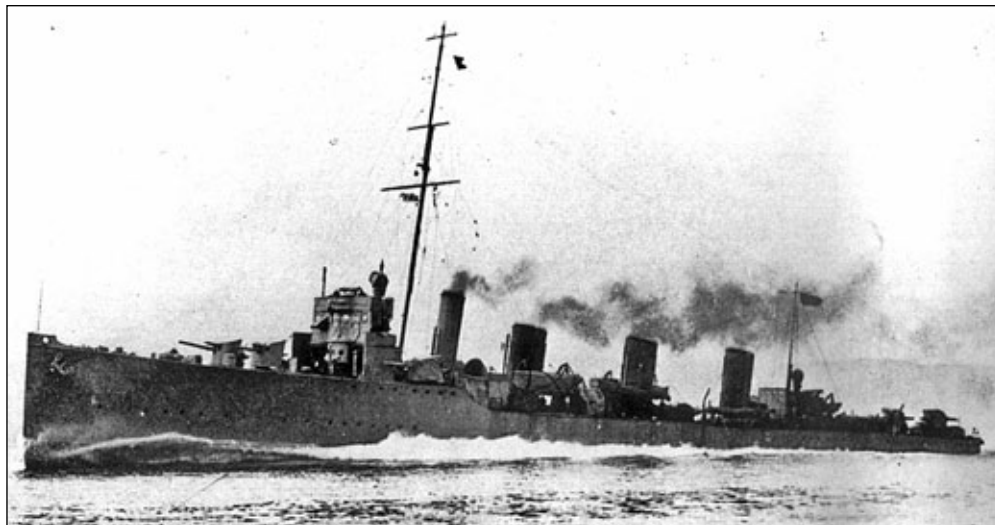
W okresie między sierpniem a wrześniem 1914 *Broke* i *Faulknor* przeszły modernizację w stoczni w Portsmouth. Z uwagi na nagłące potrzeby ograniczono się jednak jedynie do najbardziej niezbędnych prac; w celu zmniejszenia zadymiania mostka zwiększono wysokość pierwszego komina o 6 stóp (1,8 m), zamontowano nową radiostację „Type 2” oraz działą plot kal. 40 mm „pom-pom” na dachu nadbudówki między drugim a trzecim kominem. Zwiększono powierzchnię płetwy sterowej oraz moc maszynki sterowej. W niewielkim stopniu zmodyfikowano rozmieszczenie kabin z uwagi na zwiększenie liczebności załogi o prawie 30 ludzi. Z tego powodu kambuz oficerski przeniesiono na górny pokład, lokalizując go przy podstawie czwartego komina. Zamiast wyrzutni torpedowych kal. 450 mm umieszczo-

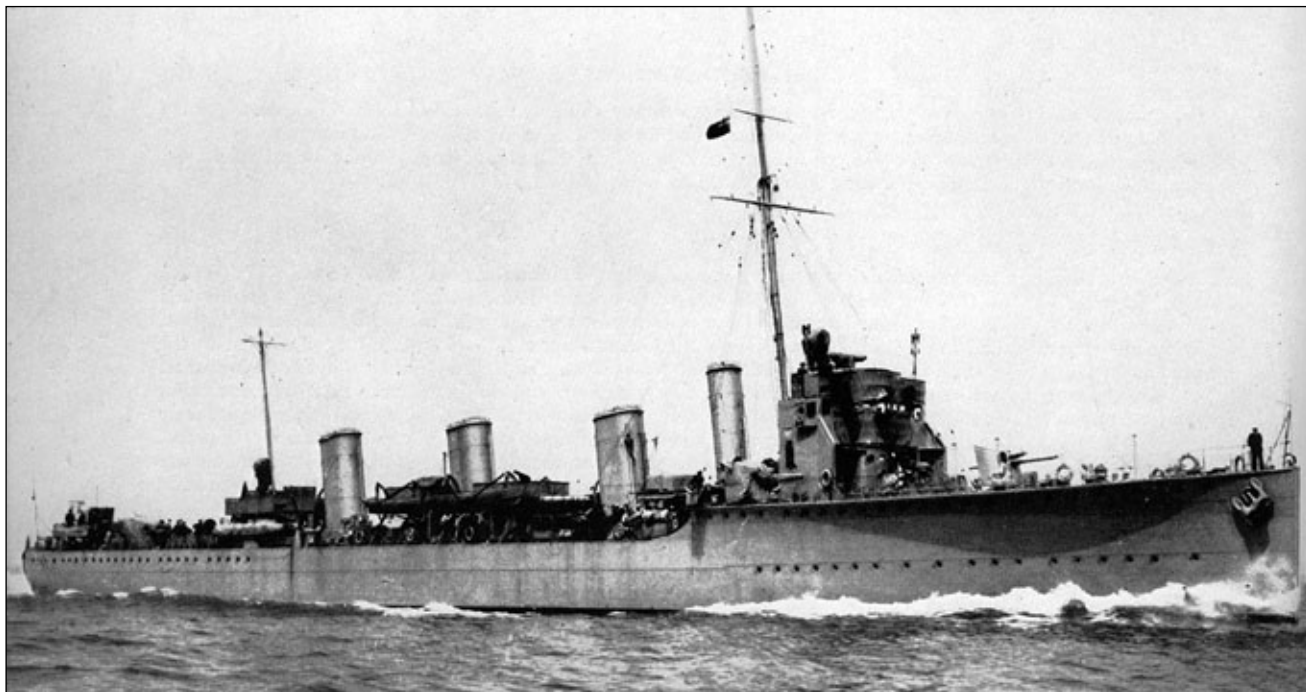
nych w osi symetrii okrętu, okręty otrzymały 4 pojedyncze wyrzutnie kal. 533 mm, rozmieszczone na burtach: Nr 1 (lewej burty) i Nr 2 (prawej burty) w rejonie wręgi nr 111, oraz Nr 3 (lewej burty) – wręga nr 145 i Nr 4 (prawa burta) – wręga nr 155. Z uwagi na wzrost w wyniku modernizacji „wysoko” rozmieszczonej masy, trzeba było skrócić o połowę wysokość grotmasztu oraz zrezygnować z jednego z welbotów.

We wrześniu prace na *Faulknor* i *Broke* zostały zakończone. W celu szybszego wcielenia w skład floty, Kontroler Admiralicji rozkazał przeprowadzić próby morskie w ruchu wg pełnego programu (6-godzinne przy wyporności normalnej i 2-godzinne przy wyporności pełnej) jedynie z udziałem *Broke*. Pozostałe jednostki podlegały próbom zgodnie z uproszczonym programem, ograniczającego się do próby 4-godzinnej. W pierwszych dniach października po strzelaninach torpedowych, *Broke* przeszedł 6-godzinne próby na mili pomiarowej. Przy wyporności 1700 t (zapas węgla – 250 t, nieco większy od normalnego zapasu) jednostka osiągnęła średnią prędkość jedynie 29,9 węzła, o prawie

Broke (eks-*Almirante Williams Rebolledo*) w trakcie prób odbiorczych siłowni.

Fot. zbiory Jan Piwowoński





Tipperary (eks-Almirante Riveros) w czasie prób morskich.

Fot. zbiory Aleksander Daszian

1 węzeł niższą od przewidzianej kontraktem i to przy odpowiadającej założeniom mocy siłowni (30 096 KM). Przy wyporności pełnej prędkość spadała nawet do 28,3 węzła. Tak jaskrawa różnica w stosunku do wyników prób *Almirante Lynch*, wynikała z „przeładowania” *Broke* jak i bardziej „cieplarnianymi” warunkami w których *Lynch* osiągnął 31 węzłów. Wyporność tego ostatniego tylko nieznacznie przekraczała standardową i wynosiła nieco ponad 1500 t. Poza tym w czasie prób *Broke* nie wykorzystywał ogrzewania kotłów paliwem płynnym. Niemiłym odkryciem okazała się przeciętna zdolność manewrowa okrętu, przy prędkości 28,5 węzła i wyłożeniu steru pod kątem 35° na burtę średnica cyrkulacji wynosiła 927 m (w lewo) i 791 m (w prawo) (wejście w cyrkulację odpowiednio 645 m i 378 m)¹. Dla porównania większy *Swift* miał przy prędkości 33,5 węzła średnicę cyrkulacji 619 m (w lewo) i 700 m (w prawo), wejście w cyrkulację odpowiednio 503 m i 622 m.

Rezultaty prób w ruchu zmusiły Admiralicję do rezygnacji z zamiaru wykorzystania jednego z eks-chilijskich jednostek (*Faulknor*) w charakterze przewodnika dla 9 Flotyli Kontrtorpedowców (okręty typu „L” o prędkości 29 węzłów), kierując oba jako drugie przewodniki do 1 i 2 Flotyli, składających się z wolniejszych kontrtorpedowców.

Ponieważ *Broke* i *Faulknor* pod wieloma względami nie odpowiadały wymaganiom Admiralicji, stawianym prze-

wodnikom kontrtorpedowców, projekt dwóch ostatnich okrętów pozostających jeszcze na pochylniach stoczni White, postanowiono poddać poważnym modyfikacjom. Wśród szeregu pretensji Admiralicji wobec eks-chilijskich jednostek na pierwsze miejsce wysuwała się słaba salwa burtowa, w której uczestniczyć mogła połowa artylerii głównego kalibru (przypomnijmy, że taki schemat rozmieszczenia artylerii wynikał z wyrażonych życzeń zamawiającego, aby okręt mógł prowadzić walkę na obie burty). Do mankamentów jednostek typu *Broke* zaliczyć trzeba również węglowe opalanie kotłów, z którego w Wielkiej Brytanii zrezygnowano już budując okręty w ramach programu 1909/1910 (typ „H”). Wszystkie późniejsze niszczyciele miały już wyłącznie opalanie kotłów paliwem płynnym. Zgodnie z oceną departamentu budownictwa okrętowego Admiralicji, w przypadku przejścia z węgla na paliwo płynne *Botha* i *Tipperary* mogły rozwijać prędkość wyższą o minimum 1 węzeł, wzrastał ich zasięg o parę setek Mm przy prędkości ekonomicznej (15 węzłów), nie mówiąc już o znacznej redukcji liczebności załogi (kosztem likwidacji etatów palaczy) i poprawie warunków służby z racji rezygnacji z uciążliwych przeładunków węgla. Niestety decyzja o przejściu na opalanie kotłów przeciągała się i ostatecznie czas już na to nie pozwolił, bowiem końcu 1914 *Botha* i *Tipperary* znajdowały się w tak wysokim stopniu zaawansowania prac związanych z wodowaniem, że jakakol-

wiek przebudowa przedłużyłaby czas prac na pochylni. Zmiany ograniczono więc do rozmieszczenia uzbrojenia, choć jego skład pozostawał identyczny jak w przypadku *Broke*. *Botha* i *Tipperary* otrzymały po 1 dziale kal. 102 mm na dziobie i rufie, zamiast dwóch jak to miało miejsce w przypadku obu poprzednich par. uzyskane w ten sposób 2 działa umieszczono na burtach za rufową nadbudówką. W ten sposób salwa burtowa zwiększyła się do 4 łuf, a tym samym zrównała z brytyjskimi przewodnikami flotyli typu *Lightfoot*. Jednorurkowe wyrzutnie torpedowe, w jakie wyposażono okręty pierwszej, brytyjskiej pary, zamieniono 2 dwururkowymi wyrzutniami, tego samego kalibru, co zwoźniło na górnym pokładzie miejsce dla nowego rozmieszczenia dział kal. 102 mm. Między trzecim a czwartym kominem zamontowano drugie działo plot. kal. 40 mm „pom-pom”. Poza tym po raz kolejny zmieniono skład pokładowych środków pływających, zdjęto kuter, a powrócił drugi welbot.

Prace na obu jednostkach prowadzono intensywnie, co pozwoliło na ich wodowanie w końcu 1914 i początku 1915 roku. *Botha* i *Tipperary* zostały przekazane flocie odpowiednio w marcu i czerwcu 1915. Wysokie tempo prac wykończeniowych wynikało między innymi z faktu, że Admiralicja zdecydo-

1. tak znaczna różnica między cyrkulacją w prawo i w lewo wynikała z faktu wykorzystywania trójwałowego układu napędowego.

wała się zrezygnować z izolacji termicznej pomieszczeń wewnętrznych. Próby jednostek przeprowadzono w oparciu o skrócony program – *Botha* osiągnął w czasie próby 4-godzinnej mierzoną logiem prędkość 30 węzłów przy 590 obrotach na minutę. Choć przy tego rodzaju metodzie pomiaru prędkości istniało prawdopodobieństwo powstania błędu (wynoszącego w niektórych przypadkach, więcej niż 1 węzeł), w tym konkretnym przypadku rezultaty odpowiadały w pełni wynikowi *Broke*, który rozwijał 29,9 węzła przy 592 obrotach na minutę. W obu przypadkach wyporność wynosiła około 1700 t

Wojenne modernizacje

Już po wejściu do służby na wszystkich 4 okrętach niezbyt udane działa plot. kal. 40 mm „pom-pom” (1,5 funtowe) zastąpiono modelem 2 funtowym (przy tym na *Broke* i *Faulknor* liczbę dział zwiększono do 2). W roku 1917 na pozostających w służbie 3 okrętach zdemontowano reflektor z dziobowej nadbudówki, wstawiając w jego miejsce dalmierz o bazie 7 stopowej. Wg niektórych źródeł w tym czasie okręty otrzymały przyrządy kierowania ogniem identyczne jak niszczyciele typu „V”.

W drugiej połowie 1916 Admiralicja rozważała propozycję przebudowy eks-chilijskich przewodników flotylli na przewodniki-stawiacze min, analogiczne do dobrze prezentującego się w Bitwie Jutlandzkiej *Abdiel*. Projekt opracowany w końcu 1916 przewidywał rozmieszczenie na okrętach 80 min przy równoczesnym usunięciu wszystkich wyrzutni torpedowych i rufowych dział kal. 102 mm. Do przeprowadzenia robót wybrano już nawet *Botha* i *Faulknor*, jednak w trakcie oceny Rada Admiralicji odrzuciła projekt z uwagi na niebezpieczeństwo utraty stateczności przez zmodernizowane kontrtorpedowce.

W marcu 1918 w trakcie przeprowadzanego remontu *Broke* z jego pokładu zdemontowano 4 rufowe działa kal. 102 mm, które zastąpiono 2 działami kal. 120 mm na łożach CP-VI. Początkowe plany wymiany całego uzbrojenia artyleryjskiego na 6 dział kal. 120 mm okazały się trudne do realizacji z tej samej przyczyny, z jakiej zrezygnowano z przebudowy na stawiacze min. Dodatkowa masa 15-20 t w niebezpieczny sposób obniżała stateczność. Już po zakończeniu działań wojennych, w roku 1919 analogiczne do *Broke* przebroje nie przeszły *Faulknor* i *Botha*.

Przebieg służby

Jak już wspomniano, *Faulknor* i *Broke* rozpoczęły swoją karierę jako drugie przewodniki² 1 i 2 Flotylli Kontrtorpedowców. *Tipperary* wszedł w skład 3 Flotylli bazującej w Harwich, jednak niedługo później – we drugiej połowie 1915 w czasie jednego z wyjść w morze okręt wszedł na minę i utracił możliwość poruszania się. *Tipperary* został odholowany przez kontrtorpedowca *Archer* do Harwich i pozostawał w remoncie do początków 1916. Od kwietnia 1916 aż do swego zatonięcia w czasie Bitwy Jutlandzkiej jednostka pełniła funkcję okrętu flagowego dowódcy 4 Flotylli Kontrtorpedowców. Jako drugi przewodnik flotylli służbę w 4 Flotylli pełnił *Broke* (przeniesiony z 2 Flotylli, po tym jak przeszła ona na Morze Śródziemne). W 1 Flotylli *Faulknor* został w roku 1915 przez dopiero co oddany do służby *Botha*, a sam przeszedł do nowo utworzonej 12 Flotylli.

W Bitwie Jutlandzkiej wzięły udział tylko 3 eks-chilijskie przewodniki flotylli, bowiem *Botha* znajdował się w tym czasie w planowym remoncie. *Tipperary* był flagowcem 4 Flotylli (d-ca kmr Winter), w której składzie jako drugi przewodnik znajdował się *Broke* (kmr por. Allen). Flotylla liczyła 17 kontrtorpedowców typu „K”³. *Faulknor* przewodził 12 Flotylli (d-ca Flotylli kmr Sterling), w której skład wchodził drugi przewodnik *Marksman*⁴ i 14 kontrtorpedowców „M”⁵. Obie flotylle znajdowały się przy siłach głównych Grand Fleet i zgodnie z planem marszu stanowiły osłonę wokół idących w 6 kolumnach okrętów liniowych (za wyjątkiem 4 kontrtorpedowców 4 Flotylli, które przydzielono krążownikom linio-

wym kontradm. Hood, działającym samodzielnie). Jak wiadomo brytyjskie siły główne nawiązały kontakt ogniowy z flotą niemiecką raptem na kilka godzin przed zapadnięciem zmroku, jednak do czasu nastania ciemności nie zdołały zadać przeciwnikowi poważniejszych strat w toku boju artyleryjskiego. W toku bojowego rozwijania się sił Grand Fleet, niszczyciele osłony musiały ustąpić pola, tak by nie przeszkadzać okrętom liniowym dymami ze swych kominów. Do zapadnięcia zmroku kontrtorpedowce nie miały praktycznie żadnego wpływu na przebieg działań.

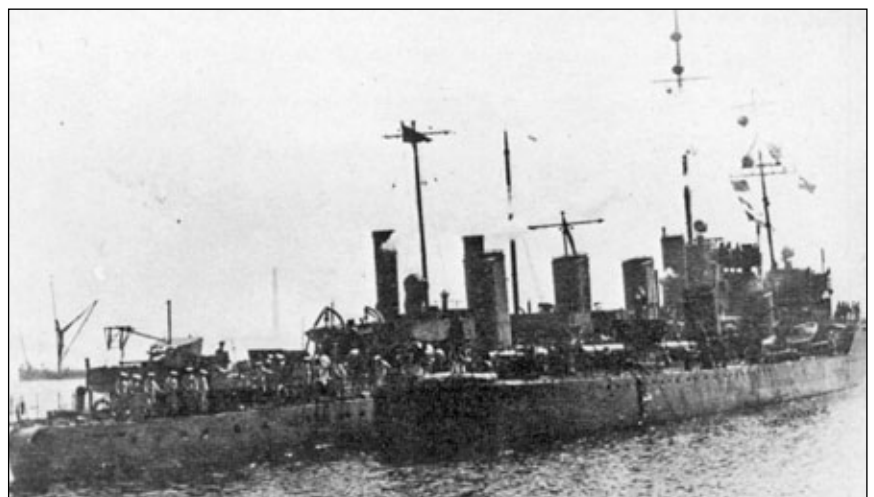
Obawiając się nocnego boju, brytyjskie dowództwo postanowiło odłożyć starcie do rana, mając nadzieję na przechwycenie przeciwnika u wejścia na przetrąłowane farwatery w gęsto zapełnionej polami minowymi Zatoce Helgolandzkiej. Były 3 podstawowe farwatery prowadzące do głównej bazy floty niemieckiej, a brytyjska Admiralicja знаła mniej więcej współpracujące ich wejść. Dwa z nich znajdowały się nieco na południe od latarniowca Horns Riff, jednak dostęp do nich zamykały znajdujące się między Niemcami a latarniowcem siły Grand Fleet. Trzeci farwater przechodził wzdłuż wy-

2. organizacja brytyjskich flotylli torpedowych w początkowym etapie I wojny światowej przewidywała 2 przewodniki – podstawowy (pierwszy), pomocniczy (drugi) i około 20 kontrtorpedowców. Z reguły jako pierwszy przewodnik flotylli występował lekki krążownik. Flotylla dzieliła się na 2 półflotylle, każda ze s.) wyporność 935-957 t, prędkość 29 węzłów, uzbrojenie 3 działa kal. 102 mm i 2 jednorurkowe wyrzutnie torpedowe.

4. typ *Lightfoot* – wyporność 1604 t, prędkość 34,5 węzła, uzbrojenie 4 działa kal. 102 mm i 2 dwururkowe wyrzutnie torpedowe.

5. wyporność 1025 t, prędkość 34 węzły, uzbrojenie 3 działa kal. 102 mm i 2 dwururkowe wyrzutnie torpedowe.

Uszkodzony na minie *Tipperary* wracający do Harwich wraz z kontrtorpedowcem *Archer*, 1915 r. Fot. zbiory Aleksander Daszian



brzeża Holandii, znajdował się jednak dość daleko od miejsca starcia. Dowódca Grand Fleet adm. Jellicoe wysłał wiceadm. Beatty wraz z krążownikami liniowymi aby zamknął i ten tor wodny. Z nastaniem zmroku Jellicoe sądzący, że Hochseeflotte odchodzi ostro na południe, poprowadził swój zespół kursem SSO, licząc, że napotka przeciwnika o świcie 1 czerwca na południe od Horns Riff i wyda mu bitwę. Do starcia doszło jednak znacznie wcześniej. W zapadającym zmroku Brytyjczycy nie zauważyli, że niemiecka flota obrała kurs SO (135°), który szybko schodził się z kursem Grand Fleet.

Gdy zrobiło się ciemno brytyjskie kontrtorpedowce otrzymały rozkaz zajęcia pozycji 5 Mm za swoimi okrętami liniowymi. Z zupełnie niezrozumiałych przyczyn nie otrzymały one rozkazu atakowania niemieckiej floty, co więcej nie powiadomiono ich o jej bliskości i całokształcie sytuacji. Ogółem 56 kontrtorpedowców ze składu 4, 9, 10, 11, 12 i 13 Flotyli poruszało się w pięciu grupach kursem 167° z prędkością 18 węzłów. Najbardziej na prawo znajdowała się 11 Flotylla z lekkim krążownikiem *Castor*. Około godz. 22.00 grupa ta miała gwałtowne starcie z niemieckimi lekkimi krążownikami. Z uwagi na fakt, że zaraz na samym początku bitwy przestała działać radiostacja na brytyjskim okręcie flagowym, nie zdążył on wydać rozkazu przeprowadzenia ataku torpedowego swoim kontrtorpedowcom. Z tego powodu sztab Grand Fleet z opóźnieniem dowiedział się, że niemiecka flota weszła w kontakt bojowy z zamykającymi szyk brytyjskiego zespołu kontrtorpedowcami. Informacja o tym dotarła do Jellicoe z godzinnym opóźnieniem, na krótko przed tym jak czoło kolumny niemieckich krążowników liniowych starło się z 4 Flotyllą Kontrtorpedowców (do tego czasu skład tej ostatniej zmniejszył się o 5 jednostek), idącą na zachód od 11 Flotyli.

Flotylla szła rozwinięta w szyku torowym za czołowym *Tipperary*, za którym podążały 4 kontrtorpedowce 1 półflotyli, następnie drugi przewodnik *Broke* i 6 kontrtorpedowców 2 półflotyli. Około godz. 23.10 z *Tipperary* zauważono na prawym trawersie okręty, zmierzające zbiegającym się kursem. Sądząc, że są to najprawdopodobniej jednostki sąsiedniej 11 Flotyli, dowódca przewodnika dopiero po 20 minutach dał sygnał rozpoznawczy, w momencie, gdy dystans między kolumnami zmniejszył się raptem do pół mili. W tym samym

momencie rozstrzygnął się los *Tipperary*. Na nierozpoznanych okrętach włączono reflektory bojowe i na flagowiec 4 Flotyli runęła lawina ognia z dział kal. 150 mm idących na czele szyku *Westfalen*, *Nassau* i *Rheinland*. Już pierwsza salwa dosięgła mostek *Tipperary*, zabijając wszystkich obecnych. Druga zniszczyła główny przewód parowy, pozabawiając niszczyciel możliwości poruszania się i okrywając całą rufową część parą. Zapaliło się paliwo z dziobowym zbiorniku. Przewodnik wyszedł z szyku w prawo (to znaczy w kierunku nieprzyjaciela), szybko tracąc prędkość by ostatecznie zatrzymać się o godz. 23.35.

W czasie pierwszych minut starcia *Tipperary* poniósł ogromne straty w ludziach i znalazł się na krawędzi zagłady, jednak nieuszkodzone rufowe działa kal. 102 mm rozpoczęły prowadzić ogień do niemieckich dreadnotów, nie powodując jednak żadnych istotnych ich uszkodzeń. Na niemieckich okrętach wyłączono reflektory bojowe, jednak na krótko przed ten z pokładu *Tipperary* wystrzelono 2 torpedy z prawoburtowej wyrzutni. Torpedy niestety chybiły celu. Choć kontrtorpedowiec przez jakiś czas utrzymywał się jeszcze na powierzchni, z jego załogi zdołano uratować raptem 10 osób.

W tym czasie pozostałe jednostki 1 półflotyli – *Spitfire*, *Sparrowhawk*, *Garland* i *Contess*, próbowały odwrócić uwagę nieprzyjaciela od uszkodzonego flagowca, otwierając ogień z dział kal. 102 mm i wystrzeliwując 5 torped. Jeden z okrętów, *Garland*, skierował się do *Tipperary* by udzielić mu pomocy. Niestety z powodu chaosu pierwszych minut starcia i braku precyzyjnych instrukcji jednostki 2 półflotyli, nie podjęły praktycznie żadnych działań by pomóc swym towarzyszom. *Broke* odpalił niecelną torpedę z wyrzutni prawej burty i wykonał zwrot odchodząc od przeciwnika, jednak szybko powrócił na poprzedni kurs. Pozostałe kontrtorpedowce półflotyli podążyły za przewodnikiem, nie otwierając ognia artyleryjskiego (za wyjątkiem zamykającego kolumnę *Unity*, który ostrzelał 2 okręty przeciwnika rozpoznane jako niemieckie niszczyciele) oraz nie odpalając torped. Brytyjczycy utracili wspianą możliwość przeprowadzenia masowego ataku torpedowego (salwy co najmniej 12 torped). Przeciwnicy rozeszli się, tracąc ze sobą kontakt wzrokowy.

Niespodziewane zetknięcie się z brytyjskimi kontrtorpedowcami zmusiło czołowe jednostki niemieckiej kolum-

ny do wykonania zwrotu o ponad 90°. W czasie wykonywania tego manewru idący jako czwarty w szyku okręt liniowy *Posen* zderzył się z lekkim krążownikiem *Elbing*, który zatonął w wyniku tej kolizji.

Prawie natychmiast po wykonaniu zwrotu, który doprowadził do utraty *Elbing*, niemiecka flota powróciła na poprzedni kurs. Równocześnie na poprzedni kurs powrócił również *Broke* ze swoim dywizjonem, co spowodowało, że zaledwie po 5 minutach od utraty kontaktu bojowego, przeciwnicy znów się spotkali. Około godz. 23.40 jednocześnie dostrzegły się *Broke* z niemieckim krążownikiem *Rostock*, po czym bój wybuchł z nową siłą. *Rostock* wstrzelał się szybko, a okręty liniowe przyłączyły się do niego. Dowódca *Broke* wydał rozkaz odpalenia torpedy z drugiej wyrzutni prawej burty, a jednocześnie zmienił kurs w lewo o 20°. W czasie wykonywania zwrotu niszczyciel został trafiony, w wyniku czego zniszczeniu uległa dolna część mostka, a poważnemu uszkodzeniu przedział dziobowej kotłowni. Ster zaciął się, torpedy nie zdołano odpalić, a jednostkę trafiło jeszcze kilka pocisków. W dodatku *Sparrowhawk* (który zgubił swój dywizjon i znalazł się w szyku torowym za *Broke* raptem kilka minut wcześniej) nie zauważył od razu zwrotu przewodnika flotyli i znalazł się przed jego dziobem. *Broke* uderzył w kontrtorpedowiec niemal pod kątem prostym w rejonie pokładu dziobówki, uszkadzając sobie poważnie dziób. Na szczęście dla obu załóg, niemiecka kolumna wykonała kolejny zwrot i brytyjskie okręty wyszły z pod ostrzału.

4 Flotylla, już bez swoich nie nadających się do akcji przewodników flotyli, jeszcze raz nawiązała kontakt bojowy z niemiecką flotą, niestety znów bez rezultatu. Na nieszczęście dla Brytyjczyków, a szczęście dla Niemców, kontrtorpedowce Grand Fleet były słabo przygotowane do działań w warunkach nocnych, poza tym ich podstawowe zadanie polegało na poruszaniu się w odległości 5 Mm za szykiem własnych okrętów liniowych. W rezultacie słysząc odgłosy walki i widząc błyski wystrzałów, inne brytyjskie kontrtorpedowce idące w pobliżu 4 Flotyli, nie podjęły żadnej próby wyjaśnienia sytuacji.

Tym czasem niemiecka flota z uporem przedzierając się generalnym kursem SO kolejno przecinającą się z kursem brytyjskich flotyli torpedowych, co spowodowało, że w ciągu nocy doszło między przeciwnikami do jeszcze kilku starć.

Charakterystyka taktyczno-techniczna (w chwili wejścia do służby)			
	<i>Almirante Lynch</i>	<i>Broke</i>	<i>Botha</i>
	Almirante Condell	Faulknor	Tipperary
Wyporność:			
Standard (fakt.)	1430 t	-	-
Normalne (specyfikacja)	1610 t	-	-
Normalne (fakt.)		1704 t (<i>Broke</i>)	1742 t (<i>Botha</i>)
		1694 t (<i>Faulknor</i>)	1737 t (<i>Tipperary</i>)
Pełne (fakt.)	1730 t		
Największe (fakt.)	1850 t	-	-
Wymiary:	97,5/100,8 x 9,9 x 3,5 m		
Siłownia:	trójwałowa, turbiny parowe Parsons (600obr./min.) 6 kotłów White-Foster (15,4 atm)		
Moc (kontraktowa)	30 000 KM		
Prędkość (kontraktowa)	31,0 węzła		
Zapas paliwa (pełny)	433 t (węgiel + 83 t nafta)		
Zasięg (przy prędkości)	4205 Mm/15 węzłów, 530 Mm/pełna prędkość		
Załga:	160 ludzi	197 ludzi	205 ludzi
Uzbrojenie:			
Artyleryjskie:			
Działo 102 mm L/45 Mk VI na łożu P. XI	6 x I	6 x I	6 x I
Działo plot. 1,5 funta	-	1 x I	2 x I
Karabin maszynowy/Maxim kal. 7,7 mm	4 x I	2 x I	2 x I
Torpedowe:			
Wyrzutnie kal. 450 mm	3 x I	-	-
Wyrzutnie kal. 533 mm	-	4 x I	2 x II
Środki rozpoznania, łączności i kier. ogniem	reflektory – 2, dalmierze (7-stopowe), radiostacje – typ 2 (<i>Broke</i> , <i>Faulknor</i> , <i>Botha</i> i <i>Tipperary</i>)		

Największy sukces Brytyjczycy mogli osiągnąć w nocy około godz. 02.00, gdy z flotą niemiecką zetknęła się 12 Flotyli Kontrtorpedowców na czele z *Faulknor*. O godz. 01.45 z pokładu przewodnika dostrzeżono okręty idące kursem SO, które rozpoznano jako niemieckie. Dowódca Flotyli kmdr Sterling na *Faulknor* wydał rozkaz obrania równoległego kursu, zwiększenia prędkości do 25 węzłów oraz przygotowania się do ataku torpedowego, jednak w tym momencie przeciwnik wykonał zwrot i utracił z nim kontakt. Przyjmując prawdopodobny kurs niemieckiej kolumny, kmdr Sterling poprowadził swoje okręty ostro na południe, zamierzając przegonić przeciwnika i wyjść na kors kontaktowy. O godz. 02.00 *Faulknor* zawrócił i niemal natychmiast napotkał Niemców. Ci ostatni nie od razu rozpoznali w pojawiających się okrętach nieprzyjaciela, co pozwoliło Brytyjczykom przystąpić do ataku i odpalić pierwsze torpedy przed otwarciem ognia artyleryjskiego (*Faulknor* wystrzelił jedną torpedę do *Kronprinz*, a drugą do *Grosser Kurfürst*) Z 12 odpalonych przez 4 niszczyciele torped celu dosięgły 2, obie trafiły pancernik *Pommern*. pozostałych Niemcy zdołali szczęśliwie uniknąć,

choć w niektórych przypadkach niewiele brakowało. Atak *Faulknor* był wsparty przez daleko nie wszystkie kontrtorpedowce Flotyli, bowiem w przeciwnym przypadku straty niemieckie mogły być dużo większe.

Rola *Faulknor* w Bitwie Jutlandzkiej nie ograniczała się jedynie do odważnego ataku torpedowego, bowiem jeśliby meldunek przesłany przez kmdr Sterlina na flagowiec Grand Fleet *Iron Duke* dotarł do adresata, adm. Jellicoe mógł poprawić błąd w ocenie kursu niemieckiej floty i końcowego celu jej marszu. Gdy Sterling rozpoczął swój atak, niemiecka flota zdołała przejść za plecami Grand Fleet i znajdowała się bardziej na wschodzie, tak że jej droga do farwateru wejściowego w rejonie Horns Riff była już wolna. Otrzymując na *Iron Duke* meldunek o miejscu i kursie niemieckiej floty, Brytyjczycy mieli jeszcze możliwość skorygowania swej pomyłki, jednak z nieznanых przyczyn nic nie dotarło do Jellicoe. Reszta jest już znana – Niemcy zdołali się wyśliznąć.

Dla eks-chilijskich kontrtorpedowców rezultaty Bitwy Jutlandzkiej były następujące – *Tipperary* został trafiony nieustaloną liczbą pocisków kal. 88 mm i 150 mm, w wyniku czego zato-

nał z niemal całą załogą (zginęło 185 ze 195 ludzi, w tym dowódca okrętu), *Faulknor* nie miał żadnych uszkodzeń. *Broke* został trafiony 9 pociskami, które spowodowały poważne uszkodzenia, straty w ludziach obejmowały 47 zabitych i 36 rannych, czyli ponad 1/3 załogi. Ze wszystkich uszkodzonych w bitwie brytyjskich okrętów, właśnie *Broke* był remontowany najdłużej. Prace remontowe zdołano zakończyć dopiero 31 sierpnia 1916.

Bitwa Jutlandzka stała się punktem zwrotnym dalszych losów dawnych chilijskich okrętów. Komisja Admiralicji rozpatrująca rezultaty starcia, w tym w szczególności działania kontrtorpedowców, doszła do wniosku, że jednostki typu *Broke* nie nadają się do pełnienia funkcji przewodników flotyli. Zwrócono uwagę na szereg, ignorowanych wcześniej niedostatków, takich jak niska prędkość, nieudane rozmieszczenie wyrzutni torpedowych czy wreszcie anachroniczne w roku 1916 węglowe opalanie kotłów. Poza tym zatopienie *Tipperary* i poważne uszkodzenie *Broke*, ujawniły niską żywotność tych okrętów. Na podstawie wyników prac komisji postanowiono zamienić wszystkie przewodniki flotyli typu *Broke* w skła-

dzie Grand Fleet jednostkami typu *Parker*. Te ostatnie zaczęły wchodzić do służby w końcu 1916 i do tego czasu *Broke*, *Faulknor* i *Botha* pełniły służbę ze swymi flotyllami. W celu znalezienia odpowiedniego „zatrudnienia” dla eks-chilijskich jednostek Admiralicja podniosła kwestię przebrojenia okrętów na stawiacze min, jednak z idei tej zrezygnowano z powodu obaw o ich stateczność. Znalaziono jednak inne odpowiednie zajęcie. Zimą 1916/1917 jednostki weszły w skład sił Patrolu Dover.

Podstawowym zadaniem kontrtorpedowców, bazujących w Dover była ochrona dryfterów obsługujących zagrody przeciw okrętom podwodnym. Zagrody, znane jako Zapora Dover, stanowiły przeszkodę w ruchu niemieckich okrętów podwodnych przez Kanał La Manche na Atlantyk. Z chwilą przyjęcia przez niemieckie władze w październiku 1916 roku decyzji o wykorzystaniu okrętów podwodnych przeciwko żegludze, rola zapory na drodze rozwinięcia się kajzerowskich sił podwodnych wzrosła. Niemieckie dowództwo morskie doskonale rozumiało znaczenie zapory i podejmowało szereg działań w celu ograniczenia jej funkcjonowania. Już wiosną została sformowana Półflotylla Kontrtorpedowców „Flandria” (rozwinęta następnie do flotyli), bazująca w Ostendzie, a od jesieni tego roku do działań w rejonie wejścia na Kanał La Manche zaczęto kierować 1 – 2 flotylle kontrtorpedowców ze składu Hochseeflotte. Zgodnie z planami niemieckiego dowództwa, okręty tych flotyli miały, poza ostrzałem wybrzeża przeprowadzać szybkie ataki na zapórę, topić dryftery wraz z ich nieliczną ochroną, po czym odchodzić przed pojawieniem się wzmocnionych sił przeciwnika. Doświadczenie roku 1916 wykazało efektywność takiej taktyki, Brytyjczycy utracili sporo dryfterów wraz z ochraniającymi je kontrtorpedowcami, nie zadając przy tym praktycznie żadnych strat napastnikom.

W celu poprawy sytuacji skład sił ochrony został w końcu 1916 – początku 1917 w istotny sposób wzmocniony. Poza przewodnikami flotyli typu *Broke* w Dover zaczęły bazować nowe kontrtorpedowce, a do patrolowania w większym stopniu zaczęto również angażować okręty francuskie. Wkrótce przyniosło to pierwsze rezultaty – 20 kwietnia 1917 w starciu między okrętami niemieckimi a okrętami ochraniającymi zapórę, Brytyjczycy odnieśli zwycięstwo.

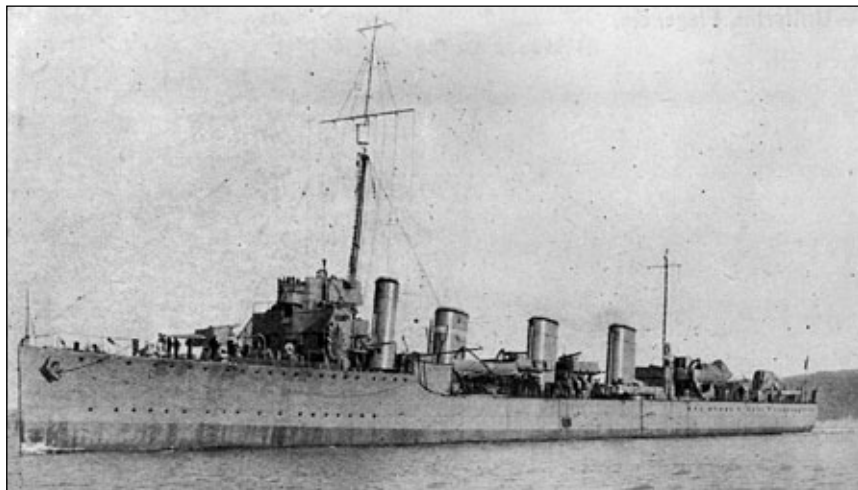
Wieczorem 20 kwietnia z Zeebrugge w rajd w Cieśninie Dover wyszła grupa składająca się z 12 kontrtorpedowców. Podzielona na 2 oddziały grupa ostrzelała Dover i Calais. Oddział, który ostrzelał Dover, w drodze powrotnej natknął się na 2 przewodniki flotyli *Swift* i *Broke*, które patrolowały prawdopodobną trasę powrotną przeciwnika.

Okręty te wyszły z Dover o godz. 20.00 i rozpoczęły dozór w rejonie zachodniego końca zapory między latarnią morską East Goodwin a boją No 5A. Z pokładu przewodników widziano błyski wystrzałów baterii nadbrzeżnych Dover odpowiadających nieprzyjacielowi i przewidziano jego następny ruch. Wkrótce otrzymano informacje o zmierzających w ich kierunku okrętach nieprzyjaciela. O godz. 00.50 *Swift* wykrył kolumnę niemieckich niszczycieli w szyku torowym

idący za *Swift* zauważył na prawo przed dziobem *G 42*. Dowódca przewodnika Evans postanowił staranować przeciwnika. Uderzenie trafiło niemiecki kontrtorpedowiec za drugim kominem. Z uwagi na dużą prędkość okrętów (*G 42* – 30 węzłów, a *Broke* – 27 węzłów) po kolizji zaczęło je obracać w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Tego nie uwzględnili pochłonięci walką brytyjscy oficerowie, którzy gdy, zobaczyli nieprzyjacielski kontrtorpedowiec z prawej burty, uznali go za nowy okręt idący w kolumnie bezpośrednio za staranowanym *G 42* (tymczasem był to *G 85*). Brytyjski okręt wystrzelił kolejną torpedę, która znów dosięgła *G 85*. W rezultacie tego chaosu, dowódca *Broke* meldował o zatopieniu 3 kontrtorpedowców: jednego torpedą z lewej burty, drugiego torpedą z prawej burty i trzeciego taranem.

Chilijski *Almirante Riveros* w ujęciu z 1923 roku.

Fot. „Jane’s”



idących na wschód z dużą prędkością. Przeciwnicy zbliżali się do siebie kursem spotkaniowym lewymi burtami. Dowódca *Swift* wydał rozkaz zwiększenia prędkości do pełnej i przełożenia steru na lewą burtę. *Broke* podążał za liderem. Oba brytyjskie okręty odpaliły po jednej torpedzie do przedostatniego w niemieckim szyku *G 85*. Jedna z torped dosięgła celu, z którego okrętu nie wiadomo do chwili obecnej. W tym czasie *Swift* otworzył ogień ze swojego działka kal. 152 mm. Błysk wystrzału oślepił wszystkich na mostku i okręt, który na kilka sekund pozostawał poza kontrolą przeszedł za rufą *G 42*, kontynuując cyrkulację w lewo, tak że znalazł się na kursie równoległym do niemieckiej kolumny, cały czas prowadząc ogień w kierunku przeciwnika. Jednak w wyniku trafienia w dziób do wnętrza kadłuba dostało się sporo wody i prędkość niszczyciela zaczęła szybko spadać. W tym momencie *Broke*

Broke po uwolnieniu się od *G 42* podjął próbę dogonienia *Swift*, jednak uszkodzenia dziobnicy i głównego rurociągu parowego, spowodowały poważny spadek prędkości. Poza tym przewodnik płonął w kilku miejscach i był trafiony 32 razy. *Broke* zbliżył się w kierunku *G 85*, który mimo trafienia dwoma torpedami, otworzył ogień do brytyjskiego okrętu z rufowego działka kal. 105 mm. *Broke* odpalił do Niemca kolejną torpedę i wystrzelił kilka pocisków. Wymiana ognia ucichła, jednak *G 85* poszedł na dno dopiero po pewnym czasie.

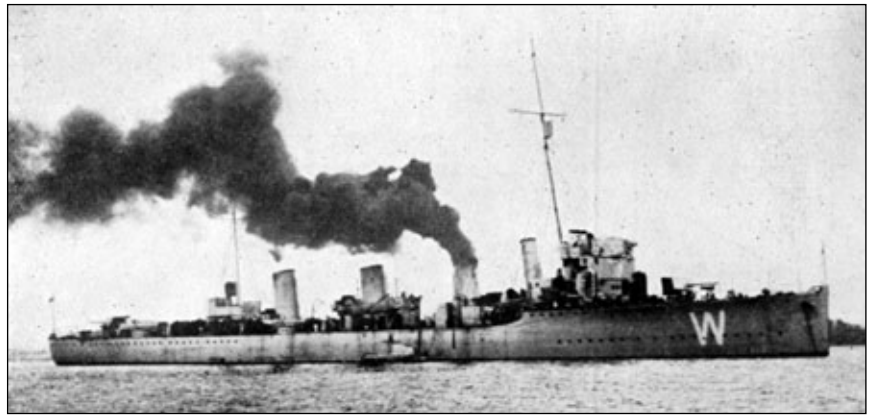
Ostatnie starcie definitywnie uszkodziło przewód parowy, co pozbawiło kontrtorpedowiec możliwości poruszania się. Na szczęście z Dover nadeszło wsparcie i *Broke* powrócił do bazy na holu kontrtorpedowca *Mentor*. W trakcie starcia zginęło 21, a rannych zostało dalszych 36 członków załogi, zaś remont powstałych uszkodzeń trwa 2 miesiące

Prawie rok później, wczesnym rankiem 21 marca 1918 wspólny brytyjsko-francuski zespół, składający się z 4 niszczycieli na czele z przewodnikiem *Botha*, starły się z niemieckimi niszczycielami powracającymi po ostrzale Dover. *Botha* taranem przeciął na pół mały torpedowiec *A 19*. W rezultacie zderzenia na przewodniku zostało uszkodzone urządzenie sterowe i okręt wyszedł z kolumny, tracąc kontakt ze swoim zespołem. Gdy po kilku minutach na brytyjskich i francuskich okrętach dostrzeżono duży kontrtorpedowiec idący kursem zbliżeniowym z wyłączonymi światłami, uznano go za niemiecką jednostkę, z pokładu *Morris* (Wlk. Brytania) i *Commandant Mehl* (Francja) wystrzelono torpedy. *Botha* (bo to był on!) został trafiony w kotłownię i stanął bez ruchu. Z dużym trudem udało się doholować uszkodzony okręt do Dunkierki.

* * *

Po zakończeniu wojny *Broke*, *Faulknor* i *Botha* przeszły generalny remont, po czym w maju 1920 zostały sprzedane Chile i otrzymały nazwy *Almirante Uribe*, *Almirante Williams* i *Almirante Riveros*⁶. Po przybyciu jeszcze w roku 1920 do głównej bazy Valparaíso okręty dołączyły do *Almirante Lynch* i *Almirante Condell*. Te ostatnie w czasie zakończonej niedawno wojny były najnowocześniejszymi okrętami floty Chile, patrolującymi strefę przybrzeżną. W grudniu 1914 *Almirante Condell* zmusił do opuszczenia wód terytorialnych zachowującego neutralność Chile, niemiecki lekki krążownik *Dresden*, szukający tam schronienia po klęsce w bitwie pod Falklandami.

Intensywna służba wojenna zwróciła uwagę Chile na okręty nie pozostała bez



Almirante Williams, koniec lat 1920-tych, początek 1930-tych.

Fot. „Weyers”

ślądu, w początkach lat trzydziestych kadłuby i układ napędowy *Almirante Uribe*, *Almirante Riveros* i *Almirante Williams* okazały się bardzo mocno zużyte, w rezultacie czego w roku 1933 wszystkie 3 kontrtorpedowce zostały skreślane ze stanu floty. Pierwsze 2 oddano na złom, zaś *Almirante Williams* dociągnął jakoś do roku 1937, gdy kadłub okrętu został zatopiony w czasie ćwiczeń ogniem dział głównego kalibru okrętu liniowego *Almirante Latorre*.

Dużo dłużej pełniły służbę 2 pierwsze jednostki serii. W roku 1930 *Almirante Lynch* i *Almirante Condell* przeszły kapitalny remont⁷ w którego trakcie wymieniono stare wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm na dwie dwururowe kal. 533 mm. Równocześnie jednostki otrzymały współczesne uzbrojenie plot. w postaci 2 podwójnie sprzężonych wkm-ów kal. 12,7 mm na powiększonej rufowej nadbudówce. W takich kształcie jednostki przywitały II wojnę światową. Podobnie jak to miało miejsce 25 lat wcześniej, Chile zachowało neutralność, a jej flota ograniczyła się do patrolowania wód te-

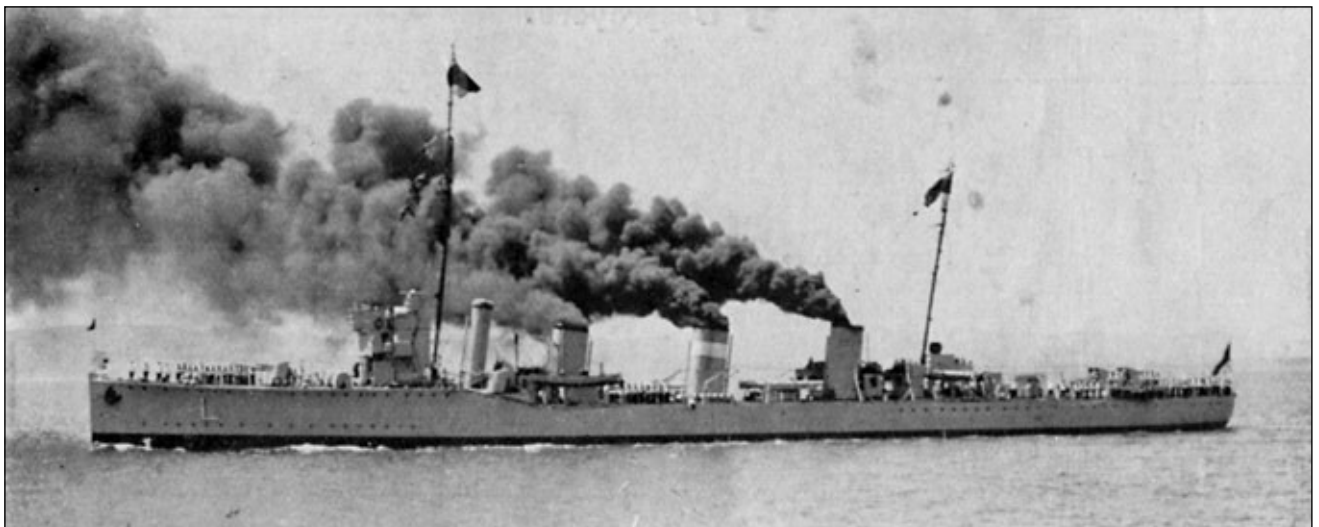
rytorialnych, w czym uczestniczyły *Almirante Lynch* i *Almirante Condell*. W końcu roku 1941 zaistniała szansa odmiany losu jednostek. Stany Zjednoczone, które doznały poważnych strat w wyniku japońskiego ataku w Pearl Harbor tracąc większość swej floty liniowej na Pacyfiku, zaczęły prowadzić sondaż w kwestii ewentualnego pozyskania południowo amerykańskich dreadnotów. Przedmiotem szczególnego zainteresowania stał się chilijski *Almirante Latorre*, wraz z kil-

6. w kwestii zmiany nazw okrętów przy ich potwórnym przekazaniu flocie Chile funkcjonują już uświęcona wersja, że *Broke* został *Almirante Uribe*, *Faulknor* został *Almirante Riveros*, a *Botha* odpowiednio *Almirante Williams*. W przypadku *Broke* nie ma żadnych wątpliwości, jednak z *Faulknor* i *Botha* sprawa nie jest już taka prosta. Analiza posiadanego materiału fotograficznego pozwala z przekonaniem stwierdzić, że *Faulknor* we flocie chilijskiej otrzymał nazwę nie *Almirante Riveros*, a właśnie *Almirante Williams*. Skąd wzięła się ta pomyłka trudno dziś dociec, możliwe, że wprowadził ją znany rocznik floty *Jane's*, który w różnych latach przypisywał nazwę *Almirante Williams* dwóm różnym okrętom.

7. zgodnie z niektórymi źródłami w tym czasie również kotły parowe miały przejść całkowicie na opalanie paliwem płynnym.

Almirante Lynch po modernizacji, 1934 rok.

Fot. „Jane's”



koma niszczycielami (po prawdzie Amerykanom w pierwszej kolejności chodziło o okręt liniowy, a nie przestarzałe przewodniki flotyli). Ostatecznie jednak Amerykanie nie zakupili nic u swych południowych sąsiadów.

W dniu 26 października 1944 nastąpiła eksplozja jednego z kotłów parowych *Almirante Condell*, w rezultacie której okręt został poważnie uszkodzony. Z odbudowy moralnie i fizycznie przestarzałej jednostki zrezygnowano, a okręt odstawiono do rezerwy. W dniu 19 grudnia 1945 równocześnie ze swoim bliźniakiem *Almirante Lynch* okręt został skreślony z stanu floty. *Almirante Lynch* został wkrótce rozebrany na złom, zaś *Almirante Condell* czekał na rozbiórkę aż do roku 1955.

Ocena projektu

Posiadające dużą dzielność morską, pozwalającą efektywnie wykorzystywać

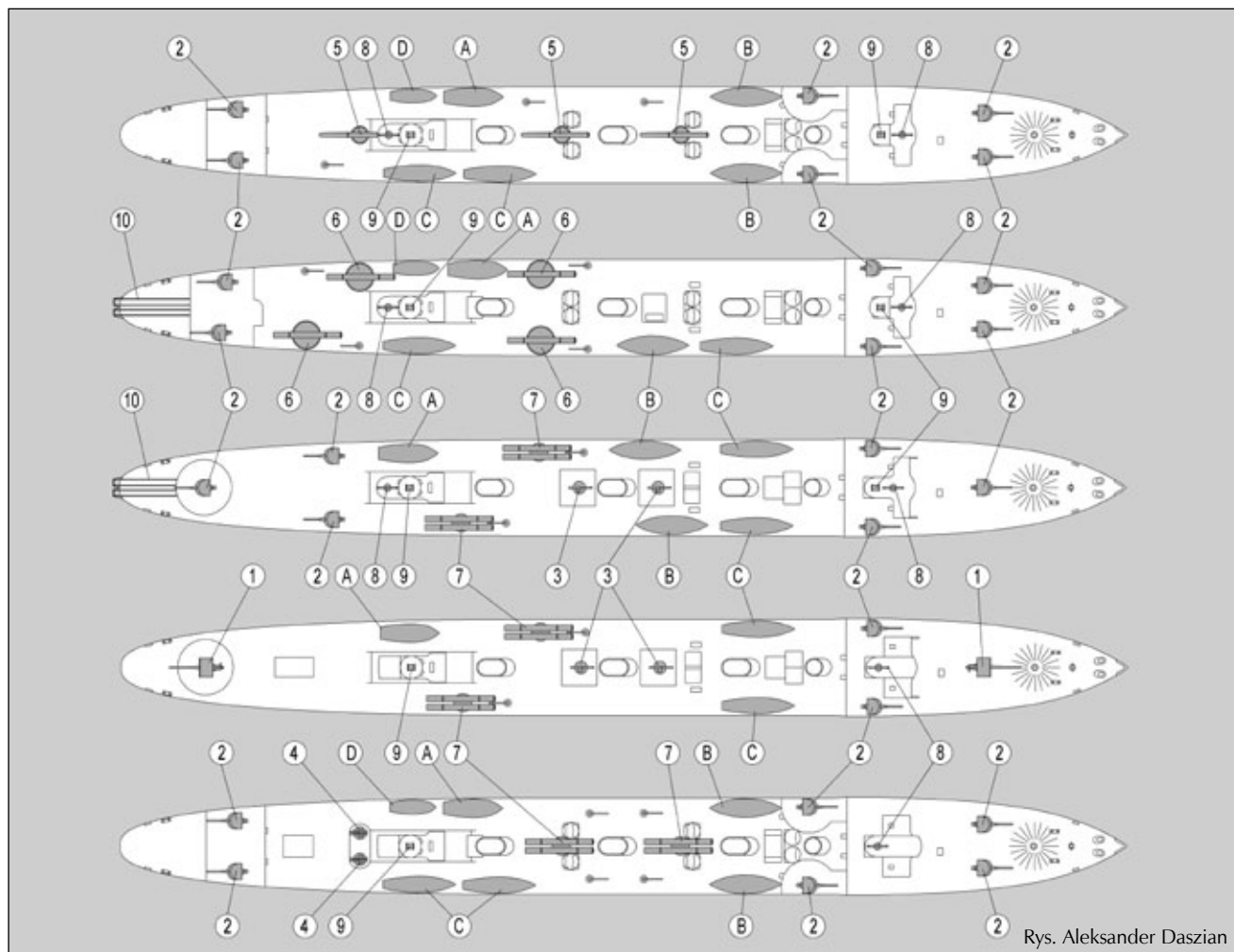
artylerię głównego kalibru w sztormową pogodę oraz porównywalnie komfortowa warunki bytowe załogi *Lynch* i *Condell*, były niebezpiecznymi konkurentami dla innych okrętów swej klasy, z którymi zgodnie z pierwotnym planem miały wojować. Jeśli rozpatrywać okręty z punktu widzenia realizacji pierwotnego zadania, można powiedzieć, że stocznia White zdołała stworzyć w pełni udany, a pod wieloma względami wyjątkowy, projekt. *Lynch* posiadał tylko jeden, choć co prawda nader istotny niedostatek, a mianowicie faktyczny brak podwójnego dna w części dziobowej i rufowej (zresztą nawet w rejonie siłowni było ono też niepełne), który w części kompensowały szerokie, burtowe zasobnie węglowe oraz przemyślany system podziału kadłuba na przedziały wodoszczelne, poniżej dolnego pokładu. Jednak po trafieniu, zrzuceniu losu pod banderę brytyjską, eks-chilijskim kontrtorpedowców

przyszło pełnić rolę przewodników flotyli, do której nie całkiem się nadawały. Nieracjonalne rozmieszczenie artylerii, opalanie kotłów węglem (przypominamy, że eks-chilijskim okrętom przyszło działać wspólnie z niszczycielami, posiadającymi kotły opalane paliwem płynnym), przeciętna zdolność manewrowa – to niedostatki podkreślane przez specjalistów, już w chwili oceny przez Admiralicję przydatności jednostek do służby w Royal Navy. I choć niedostatki te zdołano częściowo wyeliminować, to jednak *Broke*, *Faulknor*, *Botha* oraz *Tipperary*, nigdy nie stały się pełnowartościowymi przewodnikami flotyli, które, gdy tylko pojawiła się taka możliwość zastąpiono bardziej wartościowymi okrętami typów *Lightfoot* i *Parker* usuwając ze składu flotyli Grand Fleet. ●

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

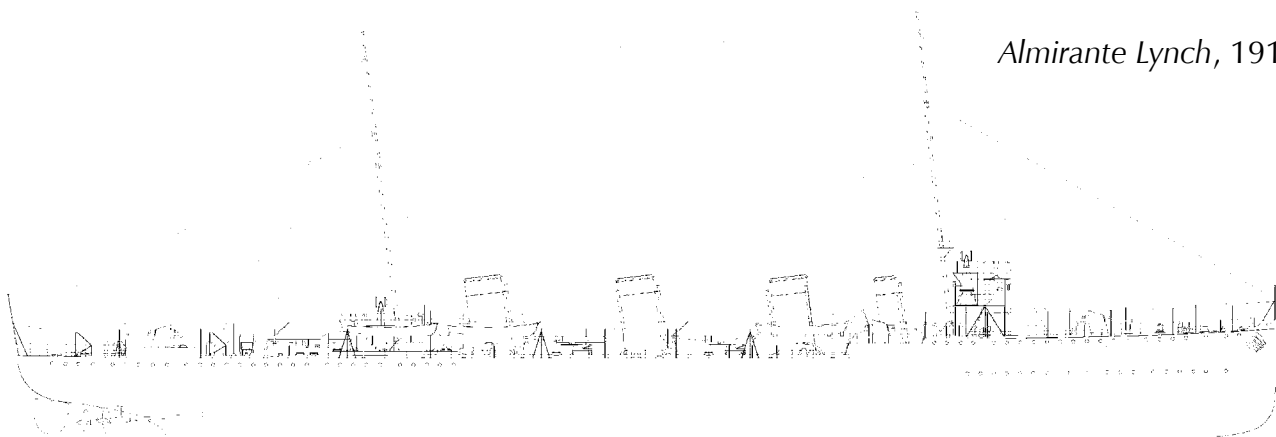
Rozmieszczenie uzbrojenia i pokładowych środków pływających:

1) działo kal. 120 mm, 2) działo kal. 102 mm, 3) działo automatyczne kal. 40 mm, 4) wkm plot. kal. 12,7 mm, 5) jednorurowa wyrzutnia torpedowa kal. 457 mm, 6) jednorurowa wyrzutnia torpedowa kal. 533 mm, 7) dwururowa wyrzutnia torpedowa kal. 533 mm, 8) dalmierz o bazie 7-stopowej, 9) reflektor, 10) torry minowe, A) 24-stopowy kuter motorowy, B) 25-stopowy barkas, C) 24-stopowy glik, D) 16-stopowa dinghy

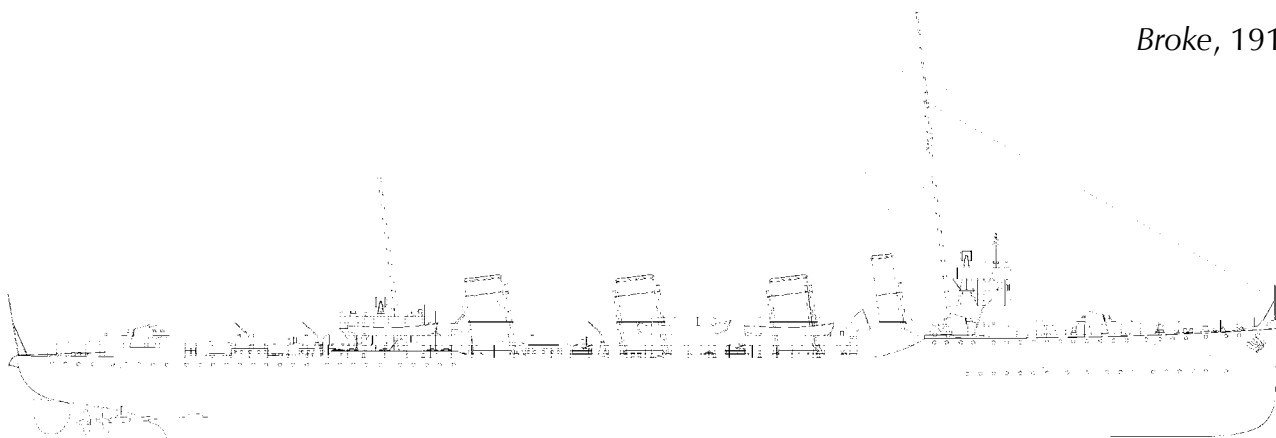


Rys. Aleksander Daszian

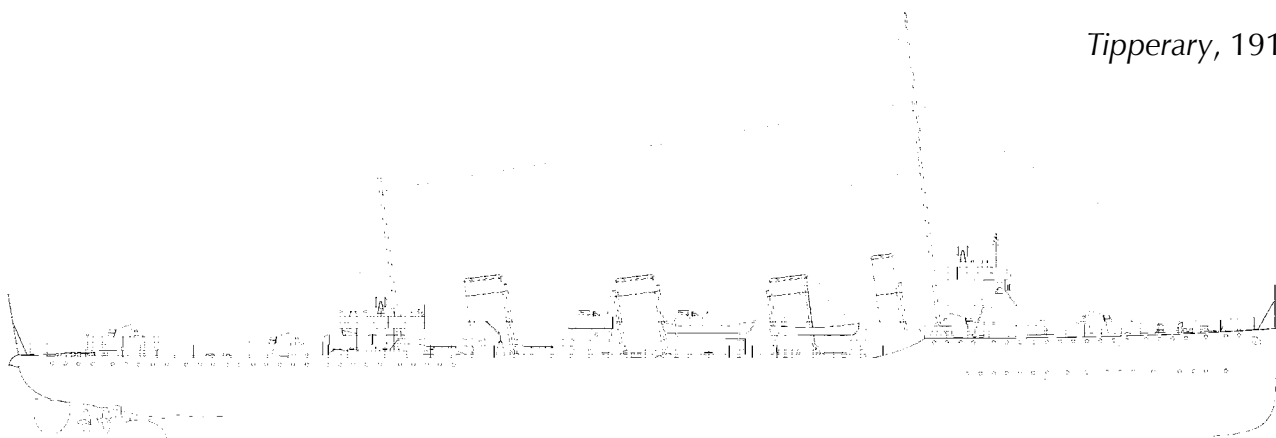
Almirante Lynch, 1914



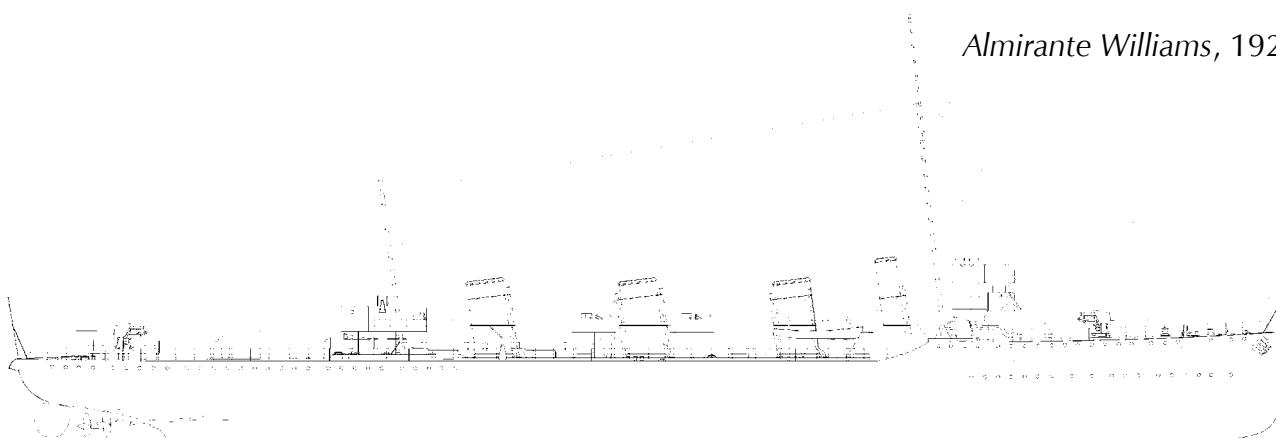
Broke, 1915



Tipperary, 1916



Almirante Williams, 1923



„St. Roch” – bohater Arktyki

Aleksandr Mitrofanov
(Litwa)

St. Roch w czasie zimowania w lodach
Arktyki. Fot. Vancouver Maritime Museum



W grudniu 2004 roku miałem okazję przebywać w muzeum morskim w kanadyjskim mieście Vancouver (Brytyjska Kolumbia). Główną atrakcją muzeum stanowi troskliwie chroniony szkuner Królewskiej Kanadyjskiej Konnej Policji – RCMP (Royal Canadian Mounted Police) *St. Roch*. Ta mała jednostka zapisała się na zawsze na kartach historii, pokonując jako pierwsza Przejście Północno-Zachodnie z zachodu na wschód, a jako druga w kierunku odwrotnym (w tym jako pierwsza w czasie jednego sezonu nawigacyjnego). Jest także jedynym, który opłynął cały kontynent Ameryki Północnej.

Północno-Zachodnia Konna Policja (NWMP – North West Mounted Police), została utworzona przez władze młodego dominium Kanada w roku 1873. Była to na polę wojskowa organizacja, której celem było ustanowienie porządku prawnego oraz ochrona interesów narodowych dominium w jego granicach. W związku z rozszerzeniem się obszaru Kanady, strefa odpowiedzialności NWMP przeszła z rejonu prairii do rejonu Klondike, opanowanego gorączką złota, a następnie również na ogromne przestrzenie kanadyjskiej Arktyki.

W Arktyce „Mounties” realizowali szeregi wachlarza zadań. Ustanawiali kanadyjskie zwierzchnictwo nad jej obsza-

rem, przeciwstawiając się terytorialnym pretensjom szeregu państw, prowadzili walkę z kłusownikami niemiłosiernie trzebiącymi wieloryby i inne morskie ssaki, chroniąc w ten sposób interesy miejscowej ludności – Eskimosów, walczyli z przestępczością, prowadzili badania naukowe nowych terytoriów, a także udzielali pomocy medycznej. W praktyce NWMP była na wspomnianych terytoriach jedynym przedstawicielem władz państwowych. Poczynając od roku 1903 rozpoczęto tworzenie w Arktyce stałych posterunków policji. Dla zabezpieczenia działalności tych posterunków konna policja (w rzeczywistości poruszająca się przede wszystkim na nartach i psimi zaprzęgami) musiała okresowo frachtować prywatne statki.

W roku 1919 NWMP została przeformowana w Royal Canadian Mounted Police, otrzymując równocześnie nieco inne zadania. Tym niemniej jednak Arktyka pozostała nadal sferą jej zainteresowania. W roku 1927 podjęto decyzję o zbudowaniu własnej jednostki pływającej dla potrzeb RCMP. Statek ten miał zapewnić łączność „wielkiej ziemi” z porzucanymi na liczącym ponad dwa tysiące kilometrów wybrzeżu 4 pododdziałami Arktycznego Okręgu Konnej Policji i pozwolić na przeprowadzanie państwowej kontroli. W okresie zimowym,

wymarzniętą w lód jednostkę planowano wykorzystywać w charakterze bazy dla ruchomych patroli.

Zadanie zaprojektowania jednostki na podstawie wytycznych opracowanych przez kanadyjski departament floty otrzymał Tom Halliday z Vancouver (portowe miasto na kanadyjskim wybrzeżu Pacyfiku w prowincji Brytyjska Kolumbia). Jako prototyp w toku prac przyjęto polarny statek badawczy *Maud*, na którym w pierwszej ćwierci XX wieku norweski badacz polarny Roald Amundsen próbował osiągnąć Biegun Północny. Kontrakt na budowę nowego statku federalne władze Kanady podpisały ze stoczną Burrard Dry Dock Company z Vancouver.

Projektowanie jednostki zakończono 27 listopada 1927 roku i wkrótce położono stępkę na pochylni, znajdującej się na północnym brzegu zatoki Burrard Inlet. Budowa przebiegała sprawnie i w dniu 7 maja 1928 żaglowo-motorowy szkuner, który otrzymał nazwę *St. Roch* (parafia we wschodnim Quebecu, do której należał ówczesny federalny minister sprawiedliwości), został wodowany. Matką chrzestną, która rozbiła o burtę butelkę szampana, była żona naczelnika departamentu RCMP w Vancouver.

Po ukończeniu budowy i pomyślnym przeprowadzeniu prób morskich, jednostka została przyjęta przez zamawiają-

cego 19 czerwca 1928. Choć *St. Roch* nie wyróżniał się szczególnie pięknymi liniami kadłuba i prędkością (raptem 8 węzłów), został zbudowany solidnie, tak by wytrzymać surowe arktyczne warunki. Podstawowym materiałem z którego wykonano kadłub była miejscowy świerk Douglasa. Architektonicznie kadłub zbudowano jako dwu wypowsy z pokładem dziobowym i rufówką. Jednostka posiadała następujące wymiary:

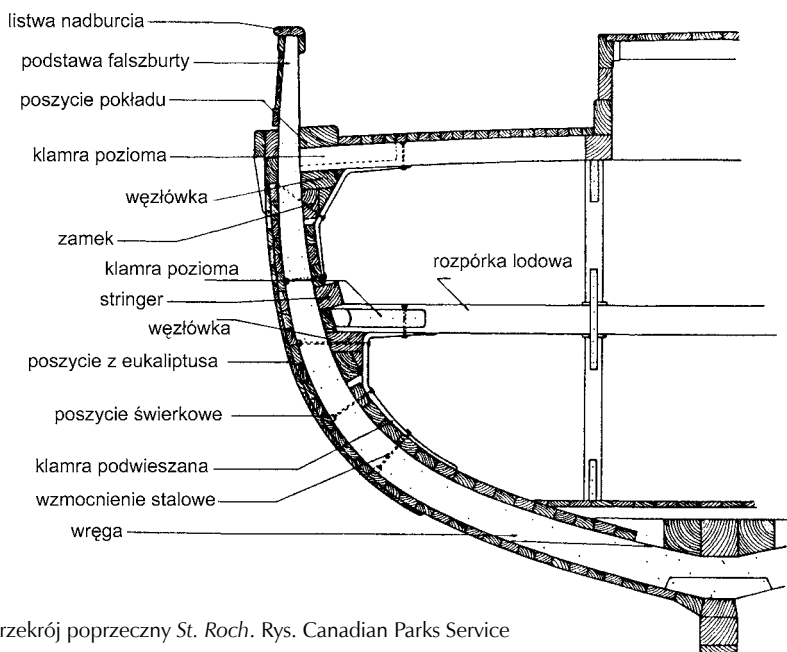
Długość całkowita – 37,5 m
Długość między pionami – 29 m
Szerokość maksymalna – 9,6 m
Zanurzenie (z ładunkiem) – 3,9 m
Wyporność pełna – 323 t
Pojemność rejestrowa – 193,3 BRT i 80,60 NRT

Wrgi zostały wykonane z podwójnej kantówki o przekroju od 330 x 170 do 178 x 178 mm. Poszycie zewnętrzne burty stanowiły świerkowe deski o grubości 70 mm, a wewnętrzne deski o grubości 89 mm. Jedna z kantówek każdej wrgi do montażu nadburcia. Kadłub zespolony był solidnymi płytami i sworzniami ze stali ocynkowanej.

Stępka o przekroju 292 x 356 mm, stewa dziobowa (254 x 406 mm) oraz stewa rufowa (279 x 381 mm), a także niektóre inne części kadłuba były wykonane z wyróżniającą się szczególną twardością i wytrzymałością odmiany australijskiego eukaliptusa (ironbark lub Australian gumwood). Poszycie pokładu stanowiły świerkowe klepki o grubości 76 mm i szerokości 165 mm, przytwierdzone do podłoża ocynkowanymi śrubami. Z zewnątrz kadłub był oblicowany eukaliptusowymi deskami o grubości 38 mm, których zadaniem była ochrona świerkowego poszycia przed uszkodzeniem przez lód. Między tymi deskami znajdowała się niewielka szpara, co pozwalała na przenikanie wody morskiej bezpośrednio do świerkowego poszycia, a tym samym zapobiegało jego suchemu butwieniu.

Ster wykonany również z drewna eukaliptusowego, a poprzez specjalną studnię można go było podnosić na pokład w celu remontu czy wymiany. Zapasowe pióro steru przechowywano na pokładzie.

Dziobowa część kadłuba była dodatkowo poszyta arkuszami stali o grubości około 10 mm. W celu ochrony kadłuba przed zmiężdżeniem przez lód, nadano mu kształt jajka. Taki kształt kadłuba oraz brak stępek przechyłowych, skutkowało silnym kiwaniem z dużymi kątami przechyłu, nawet przy nieznanym falowaniu. Żeglowność na *St. Roch* w warunkach sztormowej pogody stano-



Przekrój poprzeczny *St. Roch*. Rys. Canadian Parks Service

wiło poważne wyzwanie nawet dla doświadczonych marynarzy. Dodatkową wytrzymałość kadłuba na ściskanie zapewniały także tak zwane „lodowe” pokładniki o grubości 292 mm, umieszczone na dwóch poziomach, podtrzymujące górny pokład i rozpięające burty w rejonie luku ładowni. Proste pokładniki podpokładowe miały grubość 140-178 mm. W środkowej części statku znajdowała się ładownia o pojemności do 150 t z lukiem o wymiarach 2,44 x 3,66 m.

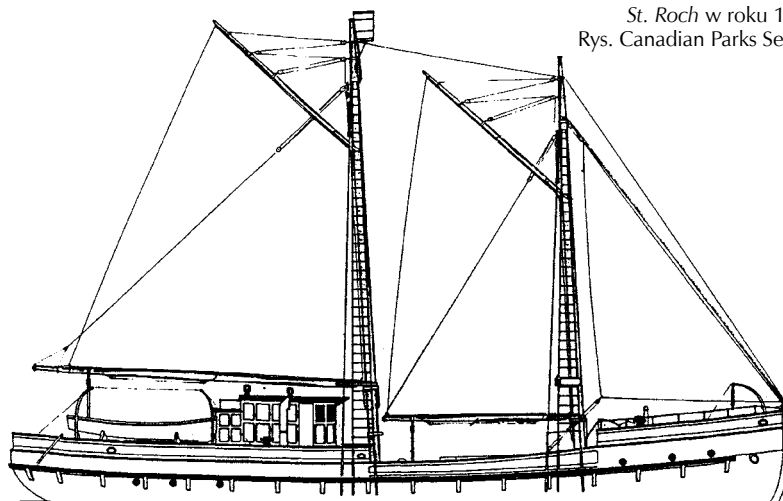
St. Roch posiadał ożaglowanie pomocnicze – dwumasztowego gaflowego szkuna z 3 żaglami: fokiem (fore sail) o powierzchni około 77,1 m², grotem (main sail) o powierzchni 110,1 m² oraz sztakslem (stay sail – „jumbo”) – 39 m². wysokość fokmasztu wynosiła około 17 m, a grotmasztu 19 m. Takielunek stały stalowy, a ruchomy wykonany z lin konop-

nych. Na topie grotmasztu umieszczono „bocianie gniazdo” („ice-bucket”) dla obserwatora.

W sierpniu 1944 w toku remontu jednostki w stoczni marynarki wojennej w Halifax dokonano zmiany omasztowania, w części rufowej za sterówką zamontowano bezan maszt o wysokości 11,9 m, na którym podnoszono żagiel o powierzchni 32,1 m². „Bocianie gniazdo” przeniesiono na fokmaszt.

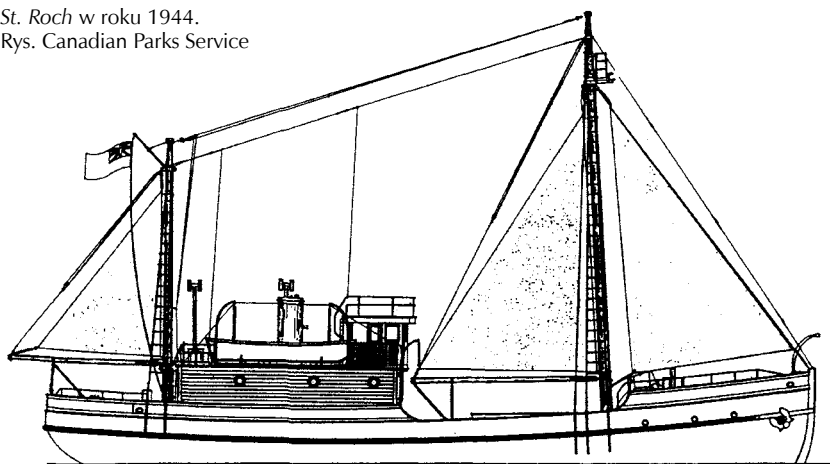
W czasie służby schemat malowania jednostki ulegał niejednokrotnym zmianom, a obecnie szkuner eksponowany jest w malowaniu wg schematu z roku 1944 – nawodna część kadłuba ciemnoszara z czarnym wykończeniem, podwodna – czerwona, a pokład – ochra.

Jako napęd główny *St. Roch* w latach 1928-1943 służył sześciocyndrowy, czterosurowy silnik wysokoprężny o mocy



St. Roch w roku 1928. Rys. Canadian Parks Service

St. Roch w roku 1944.
Rys. Canadian Parks Service



150 KM przy 340 obrotach na minutę, wyprodukowany przez amerykańską firmę „Union Diesel Engine Company” (Oakland, Kalifornia). Śruba napędowa była połączona z silnikiem za pomocą rozłączanego sprzęgła, co w przypadku poruszania się jednostki pod żaglami, umożliwiało swobodne obracanie się śruby, a tym samym zmniejszało jej opór. Śruba napędowa o trzech skrzydłach, wykonana z brązu, posiadała średnicę 1473 mm, a skok 889 mm (w roku 1945 wymieniono śrubę ona posiadającą cztery skrzydłach, jednak z uwagi na silną wibrację szybko zamieniono ją na ponownie na trójskrzydłową).

Do napędu generatora elektrycznego (2,2 kW), pompy osuszająco-pożarowej oraz sprężarki służył benzynowy silnik „Union”, o mocy 8 KM. W czasie długich polarnych zimowań, oszczędzano paliwo i silniczek wykorzystywano przede wszystkim do zasilania radiostacji, zaś do oświetlenia pomieszczeń służyły lampy naftowe. W roku 1940 w trakcie przygotowań jednostki do pokonania Przejścia Północno-Zachodniego, zamontowano nowy wysokoprężny silnik pomocniczy firmy „Russel Newbury” o mocy 18 KM oraz baterię akumulatorów (56 x 1,5 V) zabezpieczającą oświetlenie statku i pracę radiostacji przy wyłączonym silniku.

W roku 1944 zamontowano nowy silnik główny, wyprodukowany przez firmę „Union Diesel”, sześciocyndrowy, czterosuwowy diesel o mocy 300 KM przy 350 obrotach na minutę, ważący 18 t i posiadający cylindry o średnicy 279,4 mm.

Łączny zapas paliwa do silnika diesla, przechowywanego w 7 zbiornikach paliwowych, wynosił 6.950 galonów (około 26,3 m³), a benzyny do silnika pomocniczego przechowywanej w specjalnym zbiorniku 150 galonów (0,57 m³). W roku 1944 w rufowej części jednostki zamontowano

jeszcze 2 dodatkowe zbiorniki na paliwo dieslowskie. Dobowe zużycie paliwa w marszu sięgało 1 t, co wymagało zapewnienia jego dodatkowych zapasów, który zwykle przechowywano w beczkach na górnym pokładzie oraz w ładowni, jak również składowano na brzegach zachodniego sektora kanadyjskiej Arktyki (do 140 t), gdzie głównie pełnił służbę St. Roch. W ładowni znajdowała się cysterne słodkiej wody o pojemności 1000 galonów (około 3,8 m³), chociaż w czasie długich zimowań podstawowym źródłem słodkiej wody był lód.

Urządzenia kotwiczne składało się z 2 kabestanów o napędzie mechanicznym, umieszczonych na pokładzie dziobowym (później zdemontowany) oraz na boku (kabestany służyły również do prac ładunkowych oraz przemieszczania jednostki w lodach). Statek wyposażony był w 3 kotwice (2 dziobowe, każda o wadze 370 kg oraz rufowej 100 kg) oraz 2 kotwice lodowe. Później dodano jeszcze martwą kotwicę o wadze około 320 kg.

Początkowo St. Roch był wyposażony w 2 wiosłowe szalupy ratunkowe o długości 18 stóp (5,50 m) i łodzi motorowej o długości 20 stóp (6,10 m), w trakcie służby dodano 2 pontony 12 stopowe (3,66 m) oraz 20 stopowy (6,10 m) ponton do prac ładunkowych. Pokładowy sprzęt pływający przechowywano na głównym pokładzie na pokrywie luku ładunkowego.

Po ukończeniu budowy szkuner posiadał pomieszczenia mieszkalne dla 13 ludzi, zaś załoga liczyła 10 osób. Załoga umieszczona była w dziobowym kubryku pod pokładem dziobówki (6 osób) oraz na rufie. Kapitan G. Larsen wspominał: „St. Roch był i pozostaje najbardziej niekomfortową jednostką, z którymi przyszło, mnie się zetknąć”. Dziobowy kubryk wyposażony był w 6 koi, szafki na rzeczy

osobiste, stół oraz „Viking Quebec stove Number 12” – opalany węglem piec (podobny trochę do naszej „kozy”) służący do ogrzewania i suszenia odzieży. W tym malutkim pomieszczeniu, przy stałym akompaniamencie uderzających o dziób fal, grzechocie i skrzypieniu lodu marynarze – policjanci spędzali niejednokrotnie lata służby!

Na rufie pod głównym pokładem znajdowała się kabina z 4 kojami, szafkami pod nimi oraz składanym stołem, kabina radiowa z nadajnikami Marconi fal krótkich o mocy 50 W oraz fal długich o mocy 100 W, będąca jednocześnie kają radiotelegrafisty, kambuz z opalaną węglem płytą, toaleta i magazynek żywnościowy. Lazaret pokładowy był równocześnie magazynkiem bosmańskim. W niewielkiej rufowej nadbudówce znajdowała się sterówka oraz kabina kapitana z toaletą.

Konstrukcja nadbudówki okazała się wyjątkowo nieudana – zapewniała kiepską widoczność i sternik musiał często polegać jedynie na sygnałach, otrzymywanych od obserwatora z „bocianiego gniazda”. Dodatkowo jeszcze nadbudówka ciekła jak przysłowiowe rzeszoto i jej poszycie zaczęło wypaczać się szybko. W roku 1930 zamontowano nadbudówkę nieco większych wymiarów, do której przeniesiono kabinę radiową, zaś za kabiną kapitana znalazła się kabina oficerów. W roku 1935 na dachu nadbudówki zabudowano otwarty mostek, a także zainstalowano telegraf maszynowy. Do tego czasu komendy do maszynowni podawano za pomocą dzwonu, co często prowadziło do nieporozumień, zwłaszcza wtedy, gdy statek przebiegał przez lody i dzwon sygnalizacyjny dzwonił ewidentnie nie w porę.

W trakcie remontu i modernizacji w roku 1944 rufowa część jednostki została poddana gruntownej zmianie. Została zbudowana nowa nadbudówka ze sterówką i otwartym mostkiem na górze, co zapewniło doskonałe pole obserwacji. W rufowej nadbudówce znalazły się kabiny kapitana i jego pomocników, starszego mechanika, kabina radiowa, kambuz z nową płytą, opalaną paliwem dieslowskim oraz mesa. Teraz St. Roch mógł pomieścić 15 ludzi, choć w czasie jego sławnego przejścia w roku 1944, na pokładzie zdołano rozmieścić 19 osób.

Rufowe pomieszczenia pod głównym pokładem zostały tymczasem zajęte przez duży magazyn żywnościowy, dodatkowe zbiorniki paliwa, baterię akumulatorów oraz ważną nowość – żyroskop. Wcześniej szkuner był wyposażony

żony wyłącznie w kompas magnetyczny, co stwarzało poważne trudności w czasie rejsów w wysokich szerokościach geograficznych.

Obecnie powrócimy do historii, tej małej, lecz słynnej jednostki. Pierwszym kapitanem szkunera był cywil – William Hugh Gillen, doświadczony arktyczny marynarz, dawny dowódca statków wielorybnych i łowców fok. Podpisany przez niego z RCMP kontrakt wymagał osiągnięcia kanadyjskiej arktycznej wyspy Herschel „tak szybko, jak tylko pozwolą na to warunki lodowe” za kwotę 1000 dolarów. W przypadku, gdyby Gillen wyraził zgodę na dalsze zajmowanie stanowiska dowódcy, jego miesięczne pobory ustalono na 200 dolarów.

Pomocnikiem kapitana został posterunkowy (konetabl) Henry Asbjorn Larsen – niedawny rekrut RCMP, a marynarz z 14 letnim stażem, w tym 2 lata służby w Arktyce. Warto poświęcić nieco uwagi jego biografii, bowiem praktycznie cała historia *St. Roch* związana jest z jego osobą. Henry urodził się 30 września 1899 roku w Frederikstad (południowa Norwegia) i całe jego dzieciństwo, pełne marzeń o dalekich krajach oraz zainteresowania historią i geografiami, minęło na brzegu morza. Swą morską karierę rozpoczął we wieku lat 15, a później ukończył szkołę morską w Oslo i pełnił służbę w norweskiej marynarce wojennej. W roku 1922 został IV oficerem na parowcu *Theodore Roosevelt*, utrzymującym połączenia między portami Norwegii a Pacyfikiem.

W czasie postoju w Seattle miało miejsce wydarzenie, które określiło na zawsze dalszy los Larsena. Poznał się tam z pasażerami *Theodore Roosevelt* – znanymi badaczami polarnymi Roaldem Amundsenem i jego nawigatorem Oskarem Ohmdalem, powracającymi do Norwegii. Ich opowieści o północy na tyle zawiązały wyobraźnię młodego marynarza, że wiosną 1924 Larsen (wówczas już III oficer) zszedł ze statku w Vancouver i zamustrował na wychodzący w Arktykę szkuner *Maid of Orleans*. Nawiązana na kanadyjskiej Północy przyjaźń z policjantami – polarnikami przywiodła Henry Larsena w szeregi RCMP, której członkiem pozostawał aż do chwili przejścia na emeryturę w roku 1961, osiągając stanowisko d-cy Dywizjonu „G” – arktycznego pododdziału policji konnej.

W dniu 26 czerwca 1928 *St. Roch* wyszedł z Vancouver w swój pierwszy rejs, ze 150 t ładunku, w tym 30 t węgla. Załoga szkunera liczyła 10 ludzi, których tylko 3 posiadało praktykę morską, a 2 doświadczenie w Arktyce. Larsen jednak

uważał to jednak za pozytywną okoliczność: „Ze swej strony byłem zadowolony, że nie wynajęliśmy zawodowych marynarzy, wierząc, że nie chcieliby oni pracować na jednostce podobnej do tej. Wierzę, że ciasne koje, spartańskie żywienia, no i sam statek nigdy nie zasłużyły by na uznanie prawdziwych marynarzy. Nasi policjanci byli całkowicie innymi ludźmi, przywykłymi do słuchania rozkazów, a co ważniejsze byli swego rodzaju wytworem „esprit de corps” dumnym, z tego, że zostali wybrani do pracy w Arktyce, która zawsze uchodziła w RCMP za prestiżową”.

Przejście do Cieśniny Beringa okazało się poważną próbą dla szkunera i jego załogi. Gwałtowne przechyły boczne zmusiły większą część załogi do przechodzenia męczarni choroby morskiej. Kadłub przeciekał w wielu miejscach, jednak najgorszym było to, że *St. Roch* kategorycznie nie chciał żeglować. Gdy w drugim dniu rejsu wyłączono silnik i postawiono żagle, szkuner dostał przegłębienie na dziób, zaczął chodzić mokro, nabierając wodę na pokład, a co ważniejsze nie słuchał steru. W dalszej części rejsu podnoszono wyłącznie grot, a i to głównie w celu zmniejszenia przechyłów bocznych.

W czasie wejścia do Dutch-Harbor (Aleuty) w celu zabunkrowania paliwa marynarze *St. Roch* korzystali gościnnie stojącego w porcie okrętu U.S. Coast Guard. Możecie sobie wyobrazić zdziwienie Amerykanów, spotykających kanadyjskich kolegów, ubranych w paradne mundury RCMP (znanych wielu czytelnikom z przygodowych filmów o kanadyjskiej północy) – kawaleryjskie sztylpy z ostrogami, bryczesy, jasno czerwone kurtki i kapelusze Stetson.

Po przejściu Cieśniny Beringa, *St. Roch* spotkał się po raz pierwszy w rejonie przylądka Barrow z arktycznymi lodami, prezentując się z jak najlepszej strony. Po 4 tygodniach od wyjścia z Vancouver szkuner osiągnął pierwszy posterunek RCMP na wyspie Herschel i rozpoczął rutynową pracę związaną z wyładunkiem przewożonego zaopatrzenia i przewozem ludzi między rozrzuconymi na wybrzeżu zachodniego sektora kanadyjskiej Arktyki policyjnymi posterunkami. W dniu 28 sierpnia kapitan Gillen pożegnał się ze statkiem i dowództwo objął Henry Larsen. Kapitanem *St. Roch* pozostawał on aż do roku 1948, a następnie ponownie w roku 1954. Szkuner na zawsze pozostał częścią jego życia.

W swoim raporcie Gillen napisał o *St. Roch* jako o w pełni zadawalającej jednostce z dobrą dzielnością morską i zdolnością do pokonywania lodów, zaznacza-



Henry Larsen w swojej kabine w mundurze RCMP. Fot. Vancouver Maritime Museum

jąc szczególnie, że „silnik główny okazał się dla statku optymalnym wyborem. Z pełną odpowiedzialnością mogę powiedzieć, że nie zetknąłem się jeszcze z lepszą maszyną”. W raporcie były również zaznaczone poważne niedostatki jednostki, takie jak silne przechyły, przecieki kadłuba i świetlików, niedostateczna wytrzymałość stałego olinowania i tym podobne.

W Zatoce Langton, gdzie jednostka miała zimować, nowego kapitana czekała nieprzyjemna niespodzianka – sztorm z prędkością wiatru 70 węzłów wyrzucił *St. Roch* na brzeg. Dopiero po zmniejszeniu wagi szkunera, przez wyładowanie większej części przewożonego zaopatrzenia, udało się uwolnić z lądowej pułapki, jednak nie na długo. Następny sztorm znów wyrzucił statek na brzeg, wobec czego Larsen postanowił odejść dalej od lądu, gdzie jednostka wkrótce wmarzła w lód.

Żagle i olinowanie ruchome została zdemontowane i złożone w magazynie. Nad pokładem z drewnianych dragów i brezentu sporządzono tent, który chronił przed utratą ciepła i zasypaniem przez śnieg. Ciężką pracą zdołano zgromadzić zapas słodkiej wody w formie wypilowanych bloków lodu o łącznej masie około 40 t. parędziesiąt metrów od burty statku zbudowano „pałac lodowy” – igloo ze śnieżnych bloków, przeznaczone jako miejsce wykonywania czynności fizjologicznych. Po przygotowaniu jednostki do zimy, marynarze zmienili się w policjantów.

Na nartach z psimi zaprzęgami posterunkowi, pokonywali do 30 – 40 Mm w ciągu doby, patrolując arktyczne przestrzenie, często opuszczając statek nawet na 3 miesiące. W czerwcu powiało zbliżającym się arktycznym latem i rozpoczęto przygotowanie szkunera do kolejnego pływania – remont silnika, malowanie kadłuba, zamontowanie olinowania i ożaglowania. 9 lipca 1929 za-

toka była całkowicie czysta od lodu i *St. Roch* wyruszył w rejs. W dniu 23 września szkuner powrócił do Vancouver, po pokonaniu 10 300 Mm i spędzeniu ponad roku w Arktyce.

Po remoncie i pewnej modernizacji przeprowadzonej w macierzystej stoczni, jednostka RCMP rozpoczęła ponownie arktyczną służbę. W latach 1930-1934 *St. Roch* odbył swój najdłuższy rejs, w czasie którego czterokrotnie zimował w rejonie Coronation Bay. Po krótkim odpoczynku statku i jego załogi, nastąpiła jeszcze dwa trudne i pełne poważnych doświadczeń lata, spędzone w rejonie Cambridge Bay (1935-1937). Trudne warunki lodowe zimy 1937 roku jeszcze raz potwierdziły walory szkunera. Zimujący w sąsiedztwie statek Hudson Bay Company *Fort James* został zmiażdżony przez lód i zatonał, a nasz bohater miał jedynie uszkodzone pióro steru. Następny rejs w Arktyce, rozpoczęty w 1938, okazał się nieoczekiwanie krótkim, bowiem w związku z groźbą wybuchu wojny dowództwo RCMP w sierpniu 1939 wezwało *St. Roch* do Vancouver.

W całym tym okresie szkuner odgrywał istotną rolę w życiu społecznym zachodniej części kanadyjskiej Arktyki. Oto jak opisuje to jeden z członków jego załogi: „*W tym czasie RCMP był jedynym oficjalnym przedstawicielem kanadyjskich władz na północy. Tu nie było żadnych lokalnych organów władz, inspektorów towarowych, pracowników społecznych czy sił zbrojnych poza RCMP. Oznaczało to, że St. Roch nie tylko zaopatrywał we wszystko co niezbędne, rozrzucone w Arktyce placówki policyjne, ale także dostarczał pocztę przewoził eskimoskie dzieci do szkoły, chorych do szpitala, poszukiwał nowych szlaków morskich i wypełniał funkcje oficjalne*”. Patrole z *St. Roch* niejednokrotnie prowadziły poszukiwania zaginionych w arktycznych przestrzeniach traperów, misjonarzy i kupców, prowadziły dochodzenia w 17 przypadkach zgonów, rejestrowały śluby, urodzenia i zgony, zbierały podatki i wykonywały mnóstwo innych obowiązków. Ważną rolę w tym oderwaniu od „wielkiej ziemi” odgrywała radiostacja, która zabezpieczała nie tylko potrzeby RCMP, ale również miejscowych mieszkańców.

Wszystko to osiągnano ciężką pracą i wysiłkiem załogi. Przykładowo w roku 1938 *St. Roch* wyszedł z Vancouver z ładunkiem 132 t węgla 38 t paliwa dieslowskiego i benzyny, a także drewna i żywności dla policyjnych posterunków w Arktyce. Wszystkie ładunki były wyladowywane ręcznie i dostarczane na

brzeg w dalekich od komfortowych warunkach pogodowych Północy.

W dniu 23 czerwca 1940 roku nastąpił szczęśliwy czas dla *St. Roch*. po przejściu remontu i zmiany wyposażenia w bazie marynarki wojennej w Esquimałt, szkuner w warunkach pełnej tajemnicy opuścił Vancouver i skierował się do Cieśniny Beringa. Jednostce postawiono zadanie pokonanie jako pierwszej w historii przejścia Północno-Zachodniego z zachodu na wschód. Pierwotnie celem rejsu był udział w zajęciu Grenlandii przez kanadyjskie siły zbrojne dla zapobieżenia przejściu wyspy przez Niemców. Jednak po tym jak USA (jeszcze formalnie nie uczestniczące w wojnie!) wzięły na siebie ciężar „ochrony” tej posiadłości Danii, zadanie jednostki zmieniono i *St. Roch* miał zademonstrować kanadyjską zwierzchność nad arktycznymi wyspami. Oczywiście miało to również pewne cele natury militarnej.

Kapitan Larsen wybrał trasę przejścia, pod wieloma względami bliską tej, jaką pokonał Amundsen na statku *Gj a*, w czasie pierwszego w historii żeglugi przejścia ze wschodu na zachód. Rok 1940 wyróżniał się jednak szczególnie skomplikowaną sytuacją lodową. Osiągając 23 lipca przylądek Barrow *St. Roch* natknął się tam na mocne pola lodowe. Po wielodniowej walce z polami lodowymi, we wrześniu statek zmuszony został do zimowania w jednej z zatok u zachodnich brzegów Wyspy Victorii. Dopiero 21 lipca 1941 jednostka mogła kontynuować rejs. Niestety, statek musiał ponownie podjąć realizację swych rutynowych zajęć, związanych z zabezpieczaniem sieci posterunków RCMP w kanadyjskiej zachodniej Arktyce, w rezultacie czego musiał jeszcze raz zimować. Ostatecznie 19 sierpnia 1942 *St. Roch* znów wyruszył na wschód.

Przez całą drogę szkuner pokonywał silne zlodzenie. W początku września stojąca na kotwicy w Zatoce Pasley jednostka znalazła się o krok od zagłady. Ruch lodów wyrzucił statek na mieliznę. Unieruchomiony *St. Roch* przewalało z burt na burtę, a na jego pokład zwały się bryły lodu. Jedynie dzięki zamocowaniu dodatkowej stalowej liny o nadbrzeżne skały udało się powstrzymać dalszy ruch statku w kierunku brzegu i zagładzie. W rejonie tych niegościnnych brzegów jednostce przyszło spędzić jeszcze jedną zimę.

Była to zima długich i trudnych wypraw na saniach. Kapitan Larsen z przewodnikiem – Eskimosem w czasie 21 dni pokonał trasę 320 Mm, badając półwy-

sep Boothia, jeszcze dłuższą trasę na wyspę King William (28 dni, 489 Mm) pokonał posterunkowy Albert Chartrand ze swym przewodnikiem. W drodze powrotnej posterunkowy zmarł na zawał serca, był to pierwszy i jedyny przypadek śmierci w dziejach jednostki. Jego śmierć stała się powodem podjęcia jeszcze dłuższej wyprawy na saniach. Larsen wraz z 2 ludźmi skierował się do najbliższego (wszystkiego raptem odległego o 400 Mm od *St. Roch*) księdza katolickiego, aby zaprosić go do odprawienia pogrzebu. Przejście trasy o długości 1140 Mm zajęło 71 dni. Posterunkowy został pogrzebany z należytą ceremonią, a na jego mogile ustawiono w odlamków skał 5 metrowy pomnik, który zachował się po dzień dzisiejszy.

Mimo lata warunki lodowe były bardzo trudne. W dniu 3 sierpnia, obawiając się spędzenia kolejnej zimy w Arktyce, Larsen postanowił przebijać się na wschód. Okazało się to jednak ryzykownym przedsięwzięciem. Wkrótce *St. Roch* znów znalazł się w lodowej pułapce. Jego rufa sterczała wysoko ponad wodą, a dziób poszedł pod lód. „*Uznałem, że nadszedł koniec*” – pisał później Larsen, jednak załozdże udało się wykorzystując materiały wybuchowe uwolnić swoją jednostkę z niewoli.

Taranując lodowe groble i wykorzystując wąskie szczeliny w lodach, szkuner uporczywie zmierzał w kierunku Atlantyku. W czasie 25 dni udało się pokonać jedynie 60 Mm. Sytuację komplikował dodatkowo fakt, że 12 sierpnia pękła pokrywa jednego z cylindrów głównego silnika. Niesprawny cylinder został wyłączony (a przecież liczył się każdy koł mechaniczny!) i *St. Roch* podążał dalej.

29 sierpnia, gdy do wolnych od lodu wód pozostało wszystkiego kilka dziesiątków mil, szkuner ponownie znalazł się na krawędzi katastrofy. Dryfujące pola lodowe zaczęły spychać statek na lody tkwiące na podwodnej rafie. Z wielkim trudem udało się uwolnić załozdże z tego położenia. W dniu 11 października 1942 *St. Roch* osiągnął w końcu cel swej wyprawy – port Halifax na atlantyckim wybrzeżu Kanady. Trwająca 28 miesięcy wyprawa zakończyła się szczęśliwie. Przejście Północno-Zachodnie po raz pierwszy zostało pokonane z kierunku zachodniego na wschód. Za to osiągnięcie król Jerzy VI nagroził kapitaną Larsena i pozostałych członków załogi „Medalem Polarnym”.

W lipcu 1943 *St. Roch* wyruszył w 3 miesięczny rejs zaopatrzeniowy na północny wschód Kanady. Tym razem większą część załogi stanowili nowofund-

landzcy rybacy. Zimą 1943/1944 w czasie postoju w Halifax kapitan Larsen otrzymał rozkaz skrytego przygotowania się do powrotu do Vancouver trasą północną. Remont i modernizację jednostki prowadziła miejscowa stocznia marynarki wojennej.

Powstały spore trudności z naborem nowej załogi. Na szczęście dla Larse-na, w jej skład weszło 2 weteranów rejsu 1940-1942 oraz kolejnych 2 doświadczonych marynarzy. W końcu 19 lipca 1944 *St. Roch* wyszedł na morze. Z powodu usterek nowego układu napędowego jednostka dwukrotnie wracała do portu i ostatecznie dopiero 26 lipca rozpoczęła przejście w Arktykę. Tym razem Larsen wybrał nową trasę, która generalnie przebiegała bardziej na północ w stosunku do poprzedniej, tak by uniknąć raf i płycizn, ale równocześnie narażając się na trudniejsze warunki lodowe.

Larsen zapisał w swoim dzienniku: *„Znów jesteśmy na morzu i tak jak poprzednio gotowi do pokonania Przejścia Północno-Zachodniego. Musimy zrobić wszystko, co tylko jest możliwe by potwierdzić pretensje Kanady do tej części Arktyki. Jestem dumny, że tak ważna misja znów została poruczona mnie i mam nadzieję, że zdołam wypełnić swoje zadanie, potwierdzając prawa Kanady do tej ważnej bariery wysp na naszych północnych granicach. Kanada i jej naród przyjęły mnie, jak swego syna i muszę być godnym tego zaszczytu”*.

W dniu 13 sierpnia *St. Roch* wszedł do Pond Inlet w Zatoce Baffina w celu wyładowania zaopatrzenia. Tam kapitan Larsen wynajął miejscowego przewodnika – Eskimosa Joe Panipakuttuk, który przybył na pokład szkunera z 6 członkami rodziny, w tym 3 dziewczynkami w wieku od 4 do 9 lat oraz 17 psami pociągowymi. Eskimosi rozłożyli się w namiocie, ustawionym na pokrywie luku ładowni. Aborygeni doprowadzili statek do wyspy Herschel w zachodniej Arktyce i okazali się bardzo użytecznymi towarzyszami podróży – myśliwskie zdobycze urozmaicały menu załogi, a znajomość Arktyki okazała się po prostu bezcenna. Jeden z policjantów wspominał: *„Jeśli nie byliśmy pewni swego miejsca położenia, zwracaliśmy się do matki Joe, która rzucając okiem na brzeg, wskazywała punkt na mapie: «Jesteśmy tu»”*.

W dniu 27 września *St. Roch* przeszedł Cieśninę Beringa, a 16 października przybył do Vancouver. Tym razem Przejście Północno-Zachodnie zostało pokonane w rekordowo krótkim czasie – 7295 Mm w 86 dni! Załoga szkunera spoczy-

wała na laurach. Larsen został awansowany do stopnia podinspektora, nagrodzony „Złotym Medalem” brytyjskiego Królewskiego Towarzystwa Geograficznego i wybrany członkiem tego towarzystwa, a także Królewskiego Kanadyjskiego Towarzystwa Geograficznego oraz Instytutu Ameryki Północnej.

Lata 1945-1946 *St. Roch* ponownie spędził w Arktyce, zimując w Zatoce Cambridge. Tym razem większa część załogi została na czas zimowania ewakuowana drogą powietrzną na „wielką” ziemię. 12 sierpnia szkuner opuścił Cambridge Bay, a 26 września powrócił do Vancouver. W rejsie powrotnym jednostka stanęła na kotwicy na radzieckich wodach terytorialnych w pobliżu wyspy Large Diomede i została na krótki czas zatrzymana przez pograniczników ZSRR.

W latach 1947-1948 *St. Roch* wykonał swój ostatni arktyczny rejs z zimowaniem w pobliżu wyspy Herschel. Tym razem Larsen po raz pierwszy opuścił statek na czas zimowania. W dniu 19 października 1948 roku szkuner powrócił do Vancouver, gdzie został wycofany ze służby. Wydawało się, że pracowity żywot arktycznego weterana dobiegł już końca. Jednak w roku 1950 Larsen, zajmujący już wówczas stanowisko dowódcy Arktycznego Dywizjonu RCMP, otrzymał rozkaz przeprowadzenia *St. Roch* trasą przez Kanał Panamski do Halifax w celu zabezpieczenia działalności policyjnych posterunków we Wschodniej Kanadzie. Dowództwo szkunera powierzono inspektorowi Ken Hall. Dzięki temu rejsowi *St. Roch* stał się pierwszą w historii jednostką, która opłynęła kontynent Ameryki Północnej.

W latach 1950-1951 szkuner wykonywał rejsy zaopatrzeniowe u brzegów Nowej Funlandii i Labradoru. W dniu 13 czerwca 1951 powrócił do Halifax, gdzie został wycofany ze służby. Weterana zastąpiły nowoczesne jednostki. Jako wartości argumenty dla tej decyzji posłużyły niewielka prędkość oraz kiepska dzielność morską statku na wolnych od lodów wodach Wschodniego Atlantyku, jednostki zaprojektowanej przecież do służby w arktycznych lodach.

Los okazał się jednak łaskawy dla *St. Roch*. Przy bezpośrednim udziale Larse-na RCMP sprzedała szkuner za kwotę 5000 dolarów (wartość paliwa niezbędnego dla przeprowadzenia jednostki) miastu Vancouver w celu wykorzystania w charakterze muzealnego eksponatu. *St. Roch* ponownie pod dowództwem Larse-na wyszedł z Halifax 22 lipca 1954 roku i po pokonaniu Kanału Panamskiego przybył 12 października w macierzy-

sty port Vancouver, gdzie statek spotkał się z królewskim przyjęciem.

W czasie kolejnych czterech lat miejscowe władze w ferworze słownych batalii starały się zdecydować o dalszym losie weterana. W roku 1958 w miejscowych stoczniach przywrócono *St. Roch* wygląd zewnętrzny z roku 1928. W dniu 8 kwietnia tego roku szkuner został ustawiony na kilbłokach we wnętrzu betonowego suchego doku na miejscu tworzonoego Muzeum Morskiego w Vancouver. Muzeum otwarto w roku 1959, zaś w 1962 federalne władze Kanady uznały statek za narodowy pomnik historyczny.

W roku 1965 federalne i miejskie władze podpisały porozumienie o wspólnych działaniach w celu zachowania tej historycznej jednostki. Dla ochrony przed niekorzystnym wpływem otaczającego środowiska na kadłub *St. Roch* ustawiono nad nim zadaszenie w kształcie litery „A”, a w początkach lat siedemdziesiątych przeprowadzono remont kapitalny statku, przywracając mu wygląd z roku 1944.

Wchodząc na pokład *St. Roch* traficie od razu w ten odległy rok i poczucie ducha Arktyki. Na pokładzie stoi namiot rodziny Panipakuttuk, wokół którego rozłożone są kudłate pociągowe psy (oczywiście wypchane), a w dziobowym kubryku suszy się odzież sztormowa, a na wieszakach widać jasno czerwone kurtki Policji Konnej. Słychać grzechot lodu i szczekanie psów, zapisane na taśmie magnetofonowej. To przepiękne chwile spotkania z morską historią.

Życie Henry Larse-na do końca związane było z jego ulubioną jednostką. W lutym 1961 opuścił on szeregi RCMP i przeszedł na emeryturę, osiadając z żoną na wschodzie Kanady. Jednak we wrześniu 1964 przeniósł się do Vancouver, aby wziąć pod swoją opiekę statek-muzeum *St. Roch*. Larsen zmarł 29 października 1964 w miejscowym szpitalu w wieku lat 65 w jednym ze swych ostatnich listów napisał: *„wkrótce wyruszę w swój ostatni długi marsz z saniami”*. ●

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

Bibliografia

1. A.N. Arikainen, *Wo Idach Siewiroamerikanskoj Arktyki. Etapy razwitia Siewiero-Zapadniego morskogo puti*, Leningrad 1989.
2. James P. Delgado, *Arctic Workhouse. The RCMP Schooner St. Roch*, B.C. 2003.
3. Lincoln P. Paine, *Ships of the World. An Historical Encyclopedia*. Boston-New York, 1997.
4. internet



Francuskie krążowniki 8000 t

Primauguet opuszcza Tulon w dniu 10 października 1929 roku.

Fot. Marius Bar

Służba krążownika „Primauguet”

Trzeci i ostatni z okrętów tego typu, *Primauguet*, został zbudowany w Stoczni Brest. Stępkę pod jego budowę położono 16 sierpnia 1923, zaledwie kilka dni, po wodowaniu *Duguay-Trouin*, który zwolnił pochylnię. Wodowanie okrętu nastąpiło w dniu 21 maja 1924.

Kotły krążownika powstały w Indret Establishment, natomiast jednostka napędowa, którą stanowiły turbiny Parsons, zbudowano w Chantiers at Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët).

W dniu 10 lutego 1925, kmdr H.M.J. Valat został wyznaczony do nadzorowania procesu wykańczania *Primauguet*, a następnie został jego dowódcą.

1926

Krążownik został ukończony do podjęcia prób 1 lutego 1926. Cztery miesiące później, 1 czerwca, jednostkę wyholowano na redę Brestu w celu przeprowadzenia stacjonarnych prób siłowni.

W dniu 8 czerwca, *Primauguet* wyszedł w morze na pierwsze próby w ruchu, w trakcie których w warunkach spokojnego morza, przez 2 godziny osiągał moc siłowni między 90 000 a 100 000 KM.

16-go odbyły się nowe próby, tym razem przy dobrej pogodzie. Przeciętna moc siłowni wynosiła 90 000 KM, choć przez okres 20 minut udało się osiągnąć nawet 111 500 KM. Całość wyposażenia funkcjonowała dobrze, co zadecydowało o zaliczeniu przez okręt prób.

Po wizycie w suchym doku w Laninon w dniach 18-24 czerwca, *Primauguet* wyszedł 24-go na oficjalne próby na Glénans Course. W toku próby prędkości, w trzech biegach przy dobrej pogodzie, krążownik osiągnął moc siłowni 116 305 KM, przy średniej prędkości 33,04 węzła. Dobry rezultat, jednak znacząco niższy od planowanych 34 węzłów, był wynikiem zastosowania niewłaściwych śrub napędowych. Maksymalna osiągnięta prędkość wyniosła 33,066 węzła przy 116 849 KM.

W dniu 29 czerwca w czasie kolejnego wyjścia w morze w warunkach dobrej pogody, przeprowadzano test na prędkość i liczbę obrotów śrub. W obecności kontradm. Gilly, prezesa Centralnej Izby Prób, krążownik przeprowadził 3 biegi. Pierwszy i najlepszy dał prędkość 31,166 węzła. W dwóch pozostałych osiągnięto odpowiednio 30,480 węzła oraz 29,682 węzła. Tego wieczora *Primauguet* stanął na kotwicy w Lorient, w pobliżu Errants. Następnego dnia przeprowadzano próby we zakresie zużycia paliwa przy zmniejszonej prędkości. W czasie oficjalnej, 8-godzinnej próby w warunkach dobrej pogody, krążownik osiągnął 15,084 węzła.

W dniu 3 lipca *Primauguet* wyszedł z Brestu na próby dotyczące zasięgu i zużycia paliwa. Na spokojnym morzu próby trwały 24 godziny, a w ich toku uzyskała bardzo dobrą przeciętną prędkość 30,124 węzła. Siłownia krążownika sprawowała się bardzo dobrze, a zuży-

cie paliwa okazało się mniejsze od oczekiwanego, co stanowiło wielki bonus dla producenta turbin. Krążownik powrócił do Brestu 4 lipca, kończąc wszystkie oficjalne próby w zaledwie 11 dni. Okazał się pierwszym krążownikiem klasy, który zdołał je ukończyć.

Po zakończeniu prób, rozpoczęto przegląd i odbiór różnych mechanizmów krążownika. Przy okazji w dniach 5-9 lipca wprowadzono jednostkę do suchego doku w Laninon, gdzie zdemonutowano 2 śruby lewej burty, które „pożyczono” na *Duguay-Trouin*. Ten ostatni zniszczył swoje kilka tygodni wcześniej i musiał oczekiwać na nowe by móc prowadzić próby.

Primauguet stanął na redzie, gdzie pozostawał aż do 7 października, a następnie trafił do doku Salou, gdzie przebywał do 13-go.

W dniu 19 października krążownik wyszedł na oficjalne próby morskie, po wcześniejszej inspekcji maszynowni. Wyniki czterogodzinnej próby z 60% mocy na spokojnym morzu zostały zaakceptowane. W rezultacie przyjęto napęd główny okrętu wyprodukowany przez Chantiers de Penhoët. Równocześnie Izba Prób zgłosiła uwagi do głównych skraplaczy, żądając przedłużenia okresu ich gwarancji o 6 miesięcy.

Primauguet znalazł się znów na morzu w dniach 28-29 października wracając do Brestu. Jednostka została przydzielona do utworzonego 19 listopada, 3 Dywizjonu Lekkiego kontradm. Pirot.

1927

Po wizycie w suchym doku w dniach 10-13 marca, *Primauguet*, 14-go wyszedł na wielką redę Brestu. W czasie tego wyjścia w końcu miesiąca i początkach kwietnia, jednostka prowadziła ćwiczenia w zakresie strzelań torpedowych w Zatoce Lanvéoc, na noc wracając jednak na redę. W dniu 1 kwietnia okręt był gotów do wejścia do służby²⁷.

Primauguet był pierwszym francuskim krążownikiem wyposażonym w obrotową katapultę. Była to zbudowana przez Stocznnię Penhoët katapulta napędzana sprężonym powietrzem. Bliźniacze jednostki zostały wyposażone w takie katapulty później. W dniu 5 kwietnia wodnosamolot F.B.A. pilotowany przez kpt. Demougeot, został mimo przeciwnego wiatru z powodzeniem wystrzelony z pokładu krążownika. Drugi wodnopławowiec, w tym przypadku Besson, został później zaokrętowany w Bizercie.

W dniu 20 kwietnia *Primauguet* wyszedł z Brestu w rejs dookoła świata, którego jednym z celów było tymczasowe wzmocnienie sił morskich na Dalekim Wschodzie w związku z wydarzeniami w Chinach, które dotyczyły mieszkających tam Francuzów.

W chwili wyjścia w morze krążownik podniósł flagę kontradm. Breart de Boisanger, d-cy 2 Regionu Morskiego, który w imieniu Centralnej Izby Prób, miał nadzorować dodatkowe testy na trasie do Bizerty, którą okręt osiągnął 25-go. Admirał powrócił do Brestu pełniąc tę samą funkcję na pokładzie *Duguay-Trouin*.

W czasie pobytu *Primauguet* w Bizercie, wizytę na jego pokładzie złożył marszałek Franchet d'Esperey, któremu zaprezentowano start z katapulty jednego z wodnosamolotów.

Bizerte krążownik opuścił 29 kwietnia, kolejny postój wypadł w Port Said (3-5 maja), a następnie przez dzień w Ismaili. Dalej okręt osiągnął Dżibuti (13-16) oraz Aden (17-20). Kolejny postój wypadł w Colombo, które osiągnięto 28-go. Pobyt w porcie przedłużono by wziąć udział 3 czerwca w uroczystościach związanych z urodzinami króla Jerzego V. 4 czerwca *Primauguet* wyruszył do Singapuru, gdzie dotarł 9-go. W dniu 17 czerwca okręt osiągnął stolicę Indochin – Sajgon. Postój w porcie trwał do 30, po czym jednostka wyruszyła w rejs wzdłuż brzegów Indochin, odwiedzając Cam Ranh, Nhatrang, Qui Nhon, Tourane, Culao Cham i Haiphong. W tym ostatnim 18 czerwca okręt odwiedził gubernator M.A. Varenne. Później krą-

żownik przeszedł do Zatoki Along, zatrzymując się też w Kwangchow Wan i Fort-Bayard aż do 1 sierpnia.

Następny postój *Primauguet* wypadł w Hongkongu, skąd jednostka przeszła do Szanghaju, który osiągnęła 9 sierpnia. Z uwagi na swą długość krążownik musiał stać na kotwicy kilka mil w górę rzeki Whangpoo. Pobyt w tym porcie trwał miesiąc, w tym czasie oddział desantowy okrętu strzegł francuskiej koncesji i zainstalował posterunek obserwacyjny u Ojców Jezuitów w Zi Kai Wei.

W dniu 6 września *Primauguet* opuścił Szanghaj pod flagą wiceadm. Stotz, d-cy francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie, który tymczasowo musiał opuścić swój flagowiec, krążownik pancerny *Jules Michelet*, skierowany na remont do Nagasaki.

Krążownik ruszył w górę Jangtze do Hankow, 1000 km w głąb łądu, gdzie przybył 9-go. Powrót do Szanghaju nastąpił 19-go, po czym jednostka wyruszyła do Tsingtao, skąd po krótkim postoju przeszła do Japonii.

W dniu 30 września *Primauguet* zakotwiczył w Jokohamie, która nadal odbudowywała się po trzęsieniu ziemi z roku 1923. W dniu 5 października w obecności francuskiego ambasadora, wiceadm. Stotz i kmr Valat zostali przyjęci przez samego Mikado. W toku postoju doszło do wielu spotkań francusko-japońskich przy okazji zwiedzania krążownika. Japończycy robili wrażenie serdecznych, czego dowodem była gratisowa naprawa uszkodzonego pływaka pokładowego wodnosamolotu przez Mitsubishi Company.

Wiceadm. Stotz w dniu 6 października opuścił *Primauguet* wracając na swój

flagowiec, który przybył z Nagasaki po dwu miesięcznym remoncie.

Krążownik rozpoczął powrotną podróż do Francji, opuszczając 6 października Jokohamę w kierunku Honolulu, dokąd przybył 17-go, pokonując 3500 Mm oceanu w czasie 11 dni. Kolejnymi etapami trasy było San Francisco (29 października-5 listopada) oraz San Diego (7-13-go). W czasie przechodzenia przez Kanał Panamski 18 listopada *Primauguet* udzielił na swym pokładzie pomocy medycznej marynarzowi z amerykańskiego parowca Luckenbach. W dniach 22-26 listopada okręt zatrzymał się w Balboa.

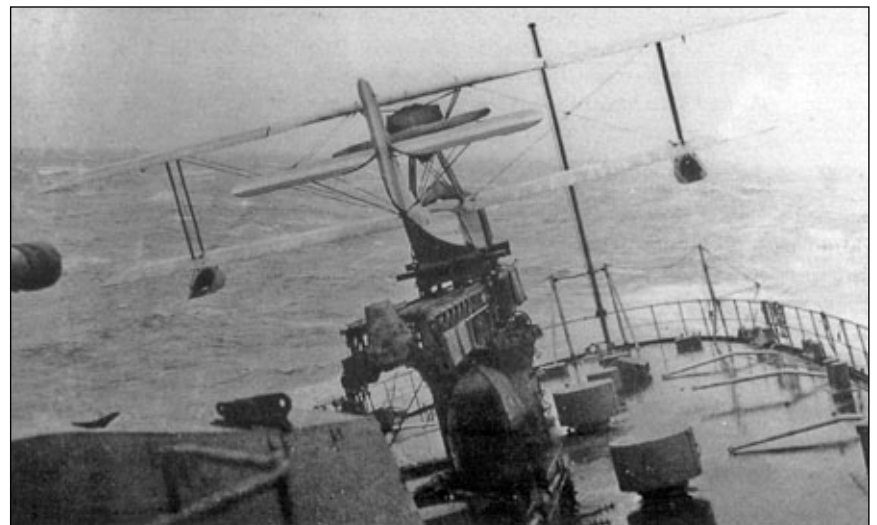
Po wyjściu 29-go z Colon *Primauguet* złożył wizytę na St. Thomas, po czym 7 grudnia wyruszył przez Atlantyk, osiągając Las Palmas na Kanarach 16 grudnia. Po krótkim postoju 18-go ruszył do Brestu, gdzie dotarł rankiem 22

Grudnia, jednak z uwagi na złą pogodę musiał stanąć na kotwicy w Roscanvel, by ostatecznie wejść na redę wraz z popołudniowym przypływem.

W czasie długiego rejsu, którego trasa wyniosła ponad 30 000 Mm, *Primauguet* który pozostawał 100 dni w morzu, potwierdził swoje dobre właściwości morskie w warunkach burzliwej pogody. Całość wyposażenia pracowało należycie, jednak w strefie tropikalnej wysoka temperatura pod pokładem, powodowała, że życie mechaników było nader nieprzyjemne. Pokładowy wodnosamolot wylatał ponad 100 godzin, a start z katapulty był wielkim sukcesem medialnym wizyt w wielu portach.

27. jednostka została w tym dniu oficjalnie włączona do służby.

Łódź latająca FBA 17 na katapulcie. Fotografię wykonano na sztormowym Atlantyku w grudniu 1927 roku.



Primauguet spotkał się wszędzie z gorącym przyjęciem, zwłaszcza władz brytyjskich i amerykańskich oraz odwiedzanych francuskich kolonii.

1928

01 stycznia *Primauguet* został postawiony w stan „en disponibilité armée”, ze zredukowaną załogą. W tym stanie okręt pozostawał w Brescie przez cały rok.

W dniu 15 sierpnia krążownik wszedł w skład 3 Dywizjonu Lekkiego 2 Eskadry i został oddany pod nadzór Prefekta Morskiego 2 Regionu (w związku z remontem).

1 lutego dotychczasowy d-ca kmdr Valat przekazał swoje stanowisko kmdr E.L. Rivet. Rozpoczęty został montaż elementów stałego systemu kierowania ogniem artyleryjskim oraz szereg drobnych napraw. Między innymi w ich ramach w maju rozebrano zewnętrzną turbinę niskiego ciśnienia lewej burty.

Kmdr Rivet został wyznaczony na stanowisko d-cy lotniskowca *Béarn* i zastąpiony z dniem 1 września na *Primauguet* przez kmdr L.J.V. Douguet.

1929

Z dniem 1 marca krążownik posiadał ponownie pełną załogę, jednak nadal pozostawał w stoczni daleki od stanu gotowości.

Kmdr Douguet został 6 sierpnia awansowany do stopnia kontradm., wobec czego nieco wcześniej, bo 25 lipca kmdr J. Decoux został wyznaczony jako d-ca *Primauguet*. Faktyczne objęcie jednostki nastąpiło 12 sierpnia. Decoux zastąpił na tym stanowisku dwóch kolejnych oficerów, którzy nigdy nie byli z okrętem w morzu. Na szczęście w końcu prace remontowe ukończono i 15-go krążownik był gotów do podjęcia prób, które przeprowadzono w Port-Haliguen i Royan, po czym 20-go powrócił do Brestu.

W dniu 25 sierpnia *Primauguet* opuścił Brest kierując się do Halifax, gdzie pozostawał w dniach 2-10 września. Jednostka reprezentowała Francję na uroczystościach otwarcia przez rząd kanadyjski w Bedford kopca upamiętniającego Francuzów poległych w roku 1746 przy próbie odbicia Loïsbourg od Brytyjczyków. W drodze powrotnej krążownik zatrzymał się w Punta Delgada na Azorach oraz w Casablanca. Z tego portu wodnopłatowiec pokładowy jednostki uczestniczył w poszukiwaniach samolotu pocztowego linii Toulouse-Casablanca, który zaginał na południe

od Larache. W końcowym etapie rejsu okręt wszedł do Tangeru, po czym 27 września osiągnął Tulon, gdzie *Primauguet* wszedł w skład 1 Eskadry (3 Dywizjon Lekki).

W dniu 16 października *Primauguet* wyszedł w morze z 1 Eskadrą (w-adm. Durand-Viel). Przy okazji d-ca 1 Eskadry Lekkiej, kontradm. Dubois, podniósł tymczasowo swą flagę na krążowniku²⁸. W tym czasie okręt odwiedził szereg algijskich i tunezyjskich portów, a do Tulonu powrócił 15 listopada. Kolejne wyjście w morze miało miejsce w dniach 2-13 grudnia. W tym czasie *Primauguet* kotwiczył w kilku zatokach Lazurowego Wybrzeża, jednak bez kontradm. Dubois, który odbywał rejs na Adriatyk z 5 Dywizjonem Lekkim.

1930

W dniu 17 stycznia *Primauguet* wyszedł z Tulonu w rejs do Gujany i na Antyle. W tym samym czasie wyszły w morze *Lamotte-Picquette* (kontradm. Dubois) oraz niszczyciele *Panthère* i *Guépard*. Okręty wspólnie osiągnęły Casablanca oraz Dakar (26-go), tam jednak ich drogi rozeszły się, bowiem *Lamotte-Picquette* wraz z niszczycielami kontynuował rejs wzdłuż wybrzeża Afryki.

Primauguet opuścił Dakar 7 lutego, kierując się do Gujany Francuskiej, a precyzyjnie Iles du Salut, gdzie zakotwiczył 12-go. W dniu 14-go grupa oficerów i żołnierzy piechoty morskiej udała się parowcem przybrzeżnym do Cayenne, gdzie kmdr Decoux i 10 oficerów zostali przyjęci przez gubernatora. Następnego dnia delegacja załogi odwiedziła wyspę Saint-Joseph w archipelagu Salut, gdzie odwiedziła groby francuskich marynarzy.

W dniu 16 lutego *Primauguet* opuścił Gujanę obierając kurs na holenderską wyspę Curaçao, gdzie przybył 20-go. Po dwu dniowym postoju ruszył do Fort-de France. Tym razem krążownik zatrzymał się na dłużej, bo do 12 marca. W tym dniu ruszył do Saintes, gdzie na jutro spotkał się z francuskim słupem *Aldébaran*, stacjonującym na Antylach. Okręty przez kilka dni poruszały się razem, odwiedzając Basse-Terre i Pointe-a-Pitre, po czym *Primauguet* powrócił do Saintes. Kontynuując rejs jednostka odwiedziła jeszcze Saint-Marti i Saint-Barthélemy, by powrócić do Fort-de France. Tam krążownik przebywał do 13 kwietnia, po czym wyruszył w podróż powrotną trasą przez Saint-Thomas. Po przeskoczeniu Atlantyku krążownik zatrzymał się 22 kwietnia w La Luz na Ka-

narach. Rejs zakończył się w Mers el-Kébir 26 kwietnia, gdzie kontradm. przejął d-ctwo 1 Eskadry Lekkiej.

10 maja w Algierze *Primauguet* wziął udział w paradzie morskiej upamiętniającej 100 lecie kolonii, którą z pokładu *Duquesne* odbierał prezydent Republiki Doumergue

Po paradzie krążownik uczestniczył w manewrach, odwiedzając Mers el-Kébir i Algier, by powrócić 22-go do Tulonu. Już 26-go okręt wyszedł ponownie do Algieru, tym razem z ministrem wojny na pokładzie. Po opuszczeniu Algieru 30-go okręt skierował się do Marsylii. W trakcie rejsu na wysokości wyspy Pomegues postanowiono katapultować wodnosamolot, który miał uprzedzić o przybyciu ministra. Niestety maszyna zaraz po starcie spadła do wody w odległości około 40 m od *Primauguet*. Z dwóch członków załogi, jeden został poważnie ranny, drugi zaś wyszedł bez szwanku. Krążownik wszedł do Tulonu 31 maja, po czym uczestniczył w ćwiczeniach 1 Eskadry u brzegów Prowansji do 23 lipca.

Wkrótce potem *Primauguet* rozpoczął duży remont w Tulonie. W dniu 31 lipca doszło do wypadku, w wyniku którego wskutek uszkodzenia mechanizmów, zginął marynarz w II wieży artyleryjskiej. We wrześniu dokonano przeglądu turbin wysokiego ciśnienia lewej i prawej burty.

Kontradm. Morris podniósł 25 sierpnia swoją flagę na *Primauguet*, ponieważ *Lamotte-Picquette* przechodził remont w Bizercie i znajdował się w stanie „en disponibilité armée”.

Primauguet wyszedł w morze 14 października wraz z 1 Eskadrą, jednak bez kontradm. Morris na pokładzie. Ten ostatni w tym czasie na pokładzie krążownika *Colbert*, dowodził specjalnym Dywizjonem Prezydenckim, obejmującym jeszcze *Duguay-Trouin*, utworzonym na czas wizyty prezydenta Doumergue w Maroku. Po zakończeniu tej misji Morris powrócił natychmiast na *Primauguet*.

Dwa krążowniki 3 Dywizjonu Lekkiego – *Primauguet* i *Duguay-Trouin* wzięły w dniach 8-23 grudnia udział w wyjściu 1 Eskadry na wody Lazurowego Wybrzeża.

1931

Krążownik rozpoczął rok od wizyty, jaką na jego pokładzie złożył 10 stycznia, nowy minister marynarki wojennej

28. kontradm. Dubois dowodził 1 Eskadrą Lekką i 3 Dywizjonem Lekkim, obejmującym wcześniej 3 i 5 Dywizjon Lekki.

Albert Sarraut. Następnie *Primauguet* z kontradm Morris na pokładzie wyszedł 13 stycznia z Tulonu wraz z niszczycielami *Tigre* i *Chacal* w rejs na wschodnie wybrzeże Afryki.

Pierwszym odwiedzionym portem był Dakar, osiągnięty 20-go. Tam okręty pozostawały do 28-go, pobierając między innymi paliwo ze zbiornikowca *Le Mékong*. Kolejny postój w dniach 3-10 lutego wypadł w Doula (Kamerun), gdzie kontradm. Morris otrzymał informację o awansie do stopnia wiceadmirała. 10-go zespół przeszedł do Suelaba, po czym rozdzielił się. Krążownik wraz z *Chacal* zakotwiczył 12-go w Libreville (Gabon), natomiast *Tigre* ze zbiornikowcem dołączyły do nich 13-go. Później okręty wojenne przeszły do Pointe-Nore (Kongo), a następnie wraz ze zbiornikowcem odwiedziły Cotonou (Dahomej), Lome (Togo), Grand-Bassam (Wybrzeże Kości Słoniowej), by 3 marca osiągnąć Conakry.

Po tygodniowym postoju zespół wyruszył 10 marca do Dakaru, gdzie przybył 12-go. W tym czasie *Chacal* uczestniczył w poszukiwaniach kpt Bernard, który musiał przymusowo wodować i został uratowany przez parowiec *Touareg* Frassiniet Company). Ostatecznie *Chacal* osiągnął po poszukiwaniach Casablancę już 25-go, podczas, gdy pozostałe jednostki zespołu, które odwiedziły jeszcze Port-Etienne, dopiero 30 marca.

Zespół pozostawał w Casablance przez tydzień, a następnie wyruszył do Tulonu, gdzie dotarł 10 kwietnia. Tam w-adm Morris natychmiast opuścił swoją flagę na *Primauguet*. W dniu 20 kwietnia stanowisko, już wyłącznie d-cy 3 Dywizjonu Lekkiego objął kontradm. M.E. F. Traub, bowiem 1 Eskadra Lekka została z tą datą rozformowana. Niszczyciele z 5 i 7 Dywizjonu Lekkiego otrzymały odrębnego oficera flagowego. 20 kwietnia nastąpiła również zmiana na stanowisku d-cy *Primauguet*, które objął kmr C.E. Ven.

W czasie wyjścia w morze 1 Eskadry 12 maja, *Primauguet* wraz z *Duguay-Trouin* i grupą niszczycieli kotwiczyły w rejonie Rabatu, a następnie weszły do Casablanc i Agadir. Po powrocie na Morze Śródziemne, eskadra zatrzymała się w dniach 30 maja – 3 czerwca w Mers el-Kébir, gdzie uzupełniała paliwo. *Primauguet* odwiedził Arzew, a następnie Algier, gdzie stał w dniach 6-10 czerwca razem z *Duguay-Trouin*, okrętami liniowymi *Provence* i *Paris*, krążownikiem *Colbert* oraz *Jaguar* z 5 Dywizjonem Niszczycieli i 3 Flotyllą Okrętów

Podwodnych. Przed powrotem do Tulonu 24-go jednostka zatrzymała się jeszcze w Bizercie.

W dniu 8 września kontradm. Traub, opuścił *Primauguet*, który miesiąc później przeszedł na poważny remont do Bizerty. Za admirałem podążył kmr C.E. Ven. W rezultacie nowy d-ca kmr J.L. J Mouren, objął krążownik. Okręt wyszedł z Tulonu 2 października, a 4-go został w Bizercie postawiony w stan „en disponibilité armée”. W ramach remontu rozpoczęto przegląd turbin marszowych (biegu ekonomicznego). Prace zakończono w grudniu i krążownik opuścił Bizertę i 17 przybył do Tulonu.

1932

Gdy *Primauguet* znajdował się w remoncie, zdecydowano o wysłaniu okrętu na Daleki Wschód dla zastąpienia starego krążownika pancernego *Waldeck-Rousseau*. Stocznia w Tulonie kontynuowała prace rozpoczęte w Bizercie, między innymi dokonano przeglądu turbin głównych jednostki.

W dniu 1 marca stanowisko d-cy krążownika objął kmr R. Homburger, wyznaczony na stanowisko oficera flagowego d-cy francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie wiceadm. Berthelot. Równocześnie okręt ponownie otrzymał pełną etatową załogę, a prace remontowe dobiegły końca.

Na *Primauguet* zaokrętowano 2 wodnosamoloty F.B.A. (FBA 17 HL2, No 11 i 12) które przechowywano w rezerwie na lotnisku Orly.

25 marca przeprowadzono stacjonarne próby krążownika, po których 29-go na okręcie podniósł swoją flagę wiceadm. Berthelot. W dniach 31 marca i 1 kwietnia *Primauguet* przeszedł kolejne próby, a w dniach 4-5-go próbę 24-godzinną. Ostatecznie próby trzeba było przerwać z powodu nieszczerłości w kotłowni. Powtórzone w dniach 8-9 kwietnia dały zadowalający rezultat.

W końcu 15 kwietnia krążownik wyruszył na Daleki Wschód. Po drodze *Primauguet* zatrzymał się w Port Said, Ismaili, Dżibuti, Adenie, Colombo i Sabang, by ostatecznie dotrzeć do Sajgonu 18 maja. W dniu 21 maja wiceadm. Berthelot objął d-ctwo francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie, zastępując wiceadm. Herr, który wracał do Francji na pokładzie *Waldeck-Rousseau*.

W dniu 4 czerwca *Primauguet* wyruszył z wiceadm. Berthelot na pokładzie w rejs do Chin. 9-go jednostka dotarła do Szanghaju, po czym 14-go ruszyła w górę Jangtse. 19-go krążownik stanął

na kotwicy w Kinkiang obok francuskiej kanonierki rzecznej *Francis-Garnier*. Kolejnym punktem postoju było Hankow. Tam wiceadm Berthelot przesiadał się na kanonierkę *Francis-Garnier*, którą 28-go zmienił w Ichang na kolejną – *Doudart de Lagrée*. Na pokładzie tej jednostki 2 czerwca dotarł do Chungking. Droga powrotna przebiegała w odwrotnej kolejności i ostatecznie Berthelot 9 czerwca wsiadł w Hankow na pokład *Primauguet*.

W początkach sierpnia krążownik znalazł się w zatoce Pe-Tchi-Li, a następnie przeszedł do Dairen, skąd wyruszył 8-go do Japonii. Początkowo odwiedził Tsuruga, Aomori, a następnie w dniach 1-9 września zatrzymał się w Jokohamie, gdzie wiceadm. Berthelot i wielu jego oficerów zostało przyjętych przez księcia Hiroyasu Fushimi, szefa sztabu japońskiej marynarki wojennej. Kolejnymi portami były Kobe, Kagoshima i Nagasaki, gdzie *Primauguet* przebywał między 28 września a 13 października. W dniu 15-go krążownik powrócił do Szanghaju.

W dniach 2-9 listopada krążownik zatrzymał się w Hongkongu, po czym 13-go powrócił do Sajgonu. Do końca roku jednostka przeprowadziła jeszcze kilka patroli na wodach indochińskich by wreszcie wrócić do Sajgonu na zimowy remont.

1933

Primauguet znalazł się ponownie w morzu już w styczniu, odwiedzając Zatokę Along i Tourane. Na przełomie stycznia i lutego krążownik wyruszył na Filipiny, gdzie 4 lutego zawinął do Manili. W dniu 17 marca okręt wraz z nowym słupem *Dumont d'Urville* wyruszył z Sajgonu do Hongkongu, który osiągnięto 20-go. Po tygodniu *Primauguet* przeszedł do Pagoda Anchorage, gdzie pozostawał do 3 kwietnia, po czym skierował się w kolejny rejs do Japonii. Tym razem na trasie znalazły się Nagasaki, Takamatsu i Kobe.

W dniu 28 maja okręt powrócił do Szanghaju, gdzie pozostawał aż do 15 lipca. Później po ćwiczeniach w rejonie wysp Chusan jednostka znów odwiedziła japońskie Tsuruga i Nagasaki. Na trasie rejsu znalazły się następnie Tsingtao i Chin-Wei-Tao, po czym *Primauguet* przeszedł do Nagasaki, gdzie w dniach 24 września – 25 października został poddany remontowi.

Częste wizyty *Primauguet* w Szanghaju i innych portach chińskich wynikały przede wszystkim z delikatnej i niestabilnej sytuacji wewnętrznej w Chinach,

gdzie każde zawirowanie stwarzało potencjalne zagrożenie życia i mienia mieszkających tam Francuzów czy szerzej Europejczyków.

Ostatnią w tym roku wizytę w Chinach złożył *Primauguet* w dniach 27 października – 23 listopada. Po jej zakończeniu krążownik przeprowadził ćwiczenia w rejonie archipelagu Chusan, po czym odwiedził Keelung na Tajwanie. Po zakończeniu wizyty 8 grudnia jednostka przeszła do Hongkongu, a następnie udała się wraz z *Dumont d'Urville* do Manili, którą osiągnęła 28 grudnia.

1934

Primauguet do 13 stycznia pozostawał na Filipinach kotwicząc w Polloc (Mindanao), po czym wyruszył w rejs do Holenderskich Indii Wschodnich. Odwiedził Makassar oraz wraz *Dumont d'Urville* Bali, by 1 lutego zakończyć podróż w Batawii.

W drodze powrotnej krążownik prowadził ćwiczenia w Port-Dayot w dniach 12-18 lutego, po czym powrócił 21-go do Sajgonu. Gdzie pozostawał do początków kwietnia.

W dniu 27 marca wiceadm. E.G.A. Descottes-Genon zastąpił wiceadm. Berthelot na stanowisku d-cy francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie. Niemal równocześnie, bo 1 kwietnia, dowodzenie *Primauguet* objął kmdr D.J. Desmotes-Mainard.

Krążownik wyruszył 9 kwietnia do Cam Ranh, skąd 13-go dalej do Szanghaju. W czasie tego przejścia morzem wiceadm. Descottes-Genon zmarł na zapalenie płuc, przed osiągnięciem przez *Primauguet* 17 kwietnia miejsca przeznaczenia. Zgodnie z wolą zmarłego jego pogrzeb odbył się w chińskiej ziemi na terenie francuskiej koncesji w Szanghaju. W uroczystościach pogrzebowych uczestniczyły delegacje wojskowe wszystkich państw reprezentowanych w Szanghaju. Krążownik powrócił do Sajgonu 1 maja.

W związku ze śmiercią wiceadm. Descottes-Genon, rozkazem z dnia 20 kwietnia został wyznaczony jego tymczasowy sukcesor w osobie kontradm. A.L.M. Richard. Oficer ten, który wcześniej dowodził marynarką wojenną w Indochinach przejął obowiązki 7 maja w Sajgonie. Nastąpiły również dalsze zmiany personalne. Kmdr E.E. Leloup, szef sztabu admirała, kontynuował dalej swe obowiązki łącząc je równocześnie ze stanowiskiem d-cy krążownika *Primauguet*. Dotychczasowy d-ca okrę-

tu kmdr Desmotes-Mainard objął stanowisko d-cy marynarki wojennej w Indochinach.

W dniach 16-19 maja okręt przebywał w Cam Ranh, po czym przeszedł do Hongkongu. Tam w dniu 1 czerwca dotarła wiadomość o śmierci adm. Togo i *Primauguet* z kontradm Richard na pokładzie ruszył do Jokohamy, którą osiągnięto 4 czerwca. Nazajutrz admirał reprezentował Francję w uroczystościach pogrzebowych japońskiego bohatera, zwycięzcy Rosjan w bitwie pod Cuszimą w 1905 roku.

W miesiącach letnich *Primauguet* krążył między Szanghajem a japońskimi portami Kobe i Beppu. W dniu 5 sierpnia krążownik wyruszył na ćwiczenia w rejonie archipelagu Chusan. W dniu 6-go rejon ten nawiedził silny tajfun. Kmdr Leloup zamiast postoju na kotwicy wybrał sztormowanie i 7-go o godz. 15.00 wyszedł na otwarte morze. Przez kolejne 2 doby okręt wykazał swą dużą dzielność morską stawiając czoło żywiołowi. Szczególnie trudna była noc z 7/8 sierpnia. Gdy tajfun ucichł, jednostka 8-go około 17.30 bezpiecznie rzuciła kotwicę na północ od wyspy Putu.

13 sierpnia *Primauguet* przeszedł do Tsingtao, a następnie 31-go dotarł do Nagasaki na doroczny remont, który trwał półtora miesiąca.

W tym samym czasie, po otrzymaniu wiadomości, że chińskie komunistyczne oddziały rabują kościoły założone przez francuskich misjonarzy w Prowincji Fukien, kontradm. Richard podniósł swoją flagę na *Tahure*. W dniu 6 sierpnia słup przeszedł do Santuo (na północ od Fochow), do Pagoda Anchorage na rzece Min, aby rozpoznać sytuację.

16 sierpnia kontradm. Richard powrócił do Szanghaju, gdzie podniósł flagę na nowoczesnym słupie *Savorgnan de Brazza*.

który już nazajutrz wyruszył w górę Jangtse do Hankow. Postój trwał od 24 do 26 sierpnia, a w tym czasie Leloup odwiedził obrońców francuskiej koncesji i przeprowadził inspekcję kanonierek *Régulus* oraz *Francis Garnier*. Na pokładzie tej ostatniej ruszył dalej w górę rzeki do Ichang, gdzie 28-go przeprowadził inspekcję kanonierki *La Grandière*.

1 października *Primauguet* został w ramach remontu dokowany w Nagasaki, a po zakończeniu prac przeszedł 18-go do Jokohama. Tam pokład krążownika odwiedził M. Pila, francuski ambasador w Japonii, który odznaczył kontradm. Richard Krzyżem Komandorskim Legii Honorowej.

Primauguet z Japonii przeszedł do Hongkongu, gdzie pozostawał do 13 listopada, by następnie wyruszyć z wizytą do Manili na zaproszenie władz Filipin. W toku rejsu krążownik odwiedził również Holenderskie Indie Wschodnie, zatrzymując się w Sandakan, Balikpapan, Bali i w końcu w Batawii. Do Sajgonu okręt powrócił ostatecznie po 7 miesiącach w dniu 22 grudnia.

1935

W czasie nieobecności *Primauguet*, d-ca francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie poniósł swoją flagę na *Savorgnan de Brazza*, który pełnił funkcję jednostki flagowej.

Kontradm. Richard wyszedł na pokładzie słupa w dniu 15 stycznia z Sajgonu do Bangkoku, skąd powrócił 28-go.

Primauguet powrócił na morze 4 kwietnia, kierując się do Port-Dayot, skąd 28-go przeszedł do Hongkongu. Następnie jednostka przeszła do Szanghaju, gdzie w dniu 8 maja wiceadm. J.P. Esteva zastąpił na tym stanowisku kontradm. Richard, który przez 3 lata był na Dalekim Wschodzie oficerem dowodzącym siłami morskimi. Wiceadm. Esteva przybył do Szanghaju drogą powietrzną, co było w owych czasach rzeczą rzadko spotykaną. Kmdr Leloup nadal łączył funkcję d-cy *Primauguet* z szefem sztabu nowego d-cy sił morskich. Wiceadm Esteva był starym „Chińczykiem”. W latach 1922-23 jako d-ca krążownika *Colmar* (eks-niemiecki lekki krążownik *Kolberg*) stał na czele Francuskiego Dywizjonu Morskiego Dalekiego Wschodu.

Primauguet pełnił zagraniczną służbę już 3 lata i jej zewnętrzny obraz zmienił się cokolwiek od czasu, gdy w kwietniu 1932 opuścił Tulon.

W dniu 23 maja *Primauguet* z wiceadm. Esteva na pokładzie wyruszył do Nankinu i dalej do Hankow. Krążownik powrócił do Szanghaju 8 czerwca, tymczasem Esteva kontynuował rejs w górę Jangtse na pokładzie kanonierki *Francis Garnier*, docierając aż do Ichang i Chungking (14 czerwca). W drodze powrotne admirał skorzystał ze słupa *Savorgnan de Brazza*, który po postoju w Kinkiang, przybył 27-go do Szanghaju i wrócił na *Primauguet*.

Krążownik 4 lipca wyszedł do Wei-Hai-Wei (letniej bazy chińskiego zespołu Royal Navy), gdzie pozostał do 10-go. Jednocześnie towarzyszył słup *Savorgnan de Brazza* na którego pokładzie Esteva powrócił do Szanghaju, podczas, gdy *Primauguet* przeszedł 11 sierpnia do Ching-Wan-Tao, a następnie Chefoo, Dairen i Tsingtao.

W końcu sierpnia krążownik przeszedł do Japonii, odwiedzając Shimono-seki i Tsuruga, by 13 września trafić do Nagasaki na tradycyjny doroczny remont. Po jego zakończeniu 1 października *Primauguet* odwiedził Kobe i Jokohama. W czasie tej wizyty wiceadm. Esteva oraz kmdr Leloup zostali przyjęci w obecności francuskiego ambasadora przez cesarza Showa. Francuscy oficerowie uczestniczyli również w przyjęciu zorganizowanym przez ministra marynarki wojennej adm. Osumi oraz księcia Higashi Fushimi, szefa sztabu marynarki. Przyjęcie to było szczególnie serdeczne przez obecność wiceadm. Esteva, który zapisał się dobrze w pamięci Japończyków, gdy jako d-ca krążownika *Colmar* udzielał pomocy ofiarom trzęsienia ziemi, które w wrześniu 1923 zniszczyło Jokohamę.

Po opuszczeniu Jokohamy, *Primauguet* zawinął do Szanghaju (31 października-16 listopada) oraz Hongkongu (19-26). Dalej trasa rejsu wiodła do Manili i znów do Hongkongu. Do Sajgonu krążownik powrócił ostatecznie dopiero 21 grudnia.

W dniu 30 grudnia dowodzenie krążownikiem objął przybyły do Indochin na *Lamotte-Picquette*, kmdr P.M.M. Pavie, którego pierwszym zadaniem było odprowadzenie *Primauguet* do Francji.

1936

W dniu 8 stycznia wiceadm. Esteva przeniósł swoją flagę na *Lamotte-Picquet* i 2 dni później *Primauguet* opuścił Sajgon kierując się do Francji. Okręt zatrzymał się w dniach 16-20 w Colombo, po czym przeszedł pod bezpośrednie rozkazy ministra marynarki. Jednostka przecięła Ocean Indyjski, weszła do Adenu, a następnie 28 stycznia osiągnęła Dżibuti. Po pokonaniu Kanału Sueskiego krążownik wszedł na Morze Śródziemne, odwiedzając 15 lutego Bizertę, a następnie Algier by ostatecznie rzucić kotwicę 26 lutego w Lorient. Zbiegiem okoliczności d-ca marynarki wojennej w Lorient był ten sam kontradm. Richard, którego flaga powiewała na *Primauguet* na Dalekim Wschodzie w okresie między majem 1934 a majem 1935. Admiral od razu złożył wizytę na pokładzie okrętu. Ogółem w czasie podróży *Primauguet* pokonał trasę liczącą ponad 70 000 Mm, licząc w tym rejs powrotny do Lorient.

W dniu 20 marca okręt został postawiony w stan „disponibilite armee” i rozpoczęto na nim prace remontowe, które trwały jeszcze w roku 1937.

W dniu 10 września kmdr Pavie został czasowo wyznaczony do czasowego peł-

nienia obowiązków d-cy okrętu liniowego *Larraine*, w związku ze zgonem jego etatowego dowodzącego. Na pokład *Primauguet* powrócił 20 października.

1937

Prace remontowe prowadzone na pokładzie *Primauguet* były poważne i trwały prawie rok.

Początkowo zakładano, że jesienią okręt znajdzie się w dyspozycji d-cy Eskadry Śródziemnomorskiej, w Dywizjonie Szkolnym, podobnie jak *Duguay-Trouin*, co okazało się niemożliwe. Rozmawiano również o możliwości utworzenia z wspomnianych okrętów 5 Dywizjonu Krążowników od roku 1938, ale i z tego nic nie wyszło.

W dniu 24 sierpnia wyprowadzono *Primauguet* na redę Lorient, gdzie 30 przeprowadzono próby siłowni. Dwa kolejne dni jednostka spędziła w Groix. Mimo mgły utrudniającej próby uznano za zadawalające. W dniu 2 września okręt przeszedł do Brestu, gdzie nazajutrz sprawdzano działą 155 mm.

Po uzupełnieniu załogi do etatowego stanu *Primauguet* w dniach 4-6 września przeprowadził ćwiczenia. 7 września krążownik opuścił Brest, kierując się na Morze Śródziemne. Po postoju w Tangerze, jednostka 14-go osiągnęła Tulon, gdzie przygotowano ją do czasowego wzmocnienia francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie.

Z uwagi na zablokowany zawór kondensatora, *Primauguet* trafił w dniu 30 września do suchego doku, jednak już 4 października mógł opuścić Tulon pod d-ctwem kmdr Pavie, który przyprowadził okręt z Dalekiego Wschodu w początkach 1936, a obecnie odprowadzał go na chińskie wody.

Pierwszym przystankiem na trasie była Bizerta w dniach 5-7 października. Dalej rejs wiodł przez Port Said, Suez do Dżibuti i Adenu. W dniu 1 listopada krążownik osiągnął Colombo i przeszedł pod jurysdykcję d-cy francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie wiceadm. Le Bigot. Dalsze postoje to Penang i Singapur by wreszcie 21 listopada osiągnąć Sajgon.

O północy 14 grudnia *Primauguet* opuścił Sajgon kierując się do Szanghaju. Po drodze jednostka zatrzymała się w Cap Saint-Jacques i Cam Ranh by osiągnąć miejsce przeznaczenia 23 grudnia.

1938

W dniu 17 stycznia nastąpiła zmiana na stanowisku d-cy krążownika, do-

tychczasowego kmdr Pavie²⁹ zastąpił kmdr J. Constantin, który będąc na pokładzie od 12 stycznia, przejął dowodzenie w Szanghaju.

Po długim postoju w Szanghaju, wykorzystanym między innymi na wykonanie napraw, *Primauguet* 14 marca wyszedł w morze kierując się ku wyspom archipelagu Chusan. Tam krążownik odwiedził wyspy Hall i Putu, po czym 18 marca powrócił do Szanghaju, gdzie pozostawał aż do 23 kwietnia.

Po kolejnym opuszczeniu Szanghaju okręt operował na wodach chińskich, odwiedzając Wei-Hai-Wei, Chefoo, Chin-Wan-Tao i Woosung, by powrócić do swej tymczasowej bazy 8 maja. W czasie następnego wyjścia w morze okręt spotkał się 18 maja w rejonie wyspy Putu z *Lamotte-Picquette*, po czym obie jednostki przeszły do Hongkongu. W dniu 3 czerwca *Primauguet* powrócił do Sajgonu. Postój nie trwał jednak długo, bowiem już 14-go krążownik wyszedł w rejs wzdłuż wybrzeża Indochin, odwiedzając Cam Ranh, Tourane, Zatokę Along, Wyspy Norway, Haiphong i Zatokę Vanfong. Do Sajgonu okręt powrócił 9 lipca.

Po kilku dniowym odpoczynku jednostka przeszła w rejon Fort-Bayard i Zatoki Along, gdzie spotkała się z *Lamotte-Picquette*, po czym przeszła do Hongkongu i Szanghaju, który osiągnęła 11 sierpnia.

W tym czasie w dalekiej Europie narodziła się sytuacja polityczna związana z konfliktem wokół Czechosłowacji. W tej sytuacji krążowniki *Primauguet* i *Lamotte-Picquette* (pod flagą wiceadm. Le Bigot) wraz z okrętami podwodnymi *Le Tonnant* i *Le Conquérant*, przeszły 23 września do Manili na Filipinach. Po zakończeniu tzw. kryzysu monachijskiego, krążownik powrócił 1 października do Sajgonu, a następnie odwiedził Hongkong i odbył w dniach 27 października – 4 listopada rejs wzdłuż wybrzeża Indochin.

Po krótkim odpoczynku krążownik znów wyruszył na północ, odwiedzając Port Dayot i Haiphong, a następnie 2 grudnia w Zatoce Along spotkał się z *Lamotte-Picquette*. Po postojach w La Noix i Zatoce Lan-Ha, *Primauguet* odszedł do Hongkongu i dalej Szanghaju, do którego dotarł 23 grudnia. Tym razem postój w porcie trwał prawie miesiąc.

(ciąg dalszy nastąpi)

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

29. kmdr Pavie zmarł rok później.



Standardowe i uniwersalne

Durango w okresie swojej świetności, lecz przed modernizacją.

Fot. dostarczona przez ambasadę meksykańską w Hiszpanii

Geneza okrętów

Wspaniały twórca *Drednoughta*, lord Fisher, człowiek daleko odbiegający od wszelkiego zaszufładowania, swego czasu stwierdził, że w nadchodzącej wojnie zwycięży to państwo, które zdoła w ostatniej chwili zbudować serię jednakowych standardowych okrętów. Ta, wydawać by się mogło w pełni prosta i oczywista teza, w samej rzeczy okazała się nie aż tak prostą w realizacji dla okrętów wielkich mocarstw. Rzeczywiście, zakres ich standardowych zadań był na tyle szeroki, że wymagałby stworzenia eskadr standardowych okrętów liniowych, eskadr standardowych krążowników i tym podobnych. Dla wielkich flot całkowicie nierealną była idea stworzenia standardowych okrętów, które równocześnie byłyby uniwersalne. W tym przypadku trzeba by stworzyć lotniskowiec z uzbrojeniem i opancerzeniem okrętu liniowego, prędkością kutra torpedowego, kadłubem łodolamacza i możliwością zanurzania się pod wodę. W tej sytuacji do końca II wojny światowej cała idea standaryzacji okrętów flot wielkich mocarstw bądź to nie opuściła kuluarów biur konstrukcyj-

nych, bądź też powstawały takie monstra, które bardziej niepokoiły własną flotę niż przeciwnika. Z drugiej strony oddając sprawiedliwość należy zauważyć, że pojawiły się jednak udane wzory uniwersalnych okrętów, jednak były one z reguły chlubnymi wyjątkami.

Jak by to dziwnie nie brzmiało, pierwszymi udanymi uniwersalnymi okrętami były nie jednostki wielkich mocarstw, lecz drugo, a nawet trzeciorzędnych flot. Dla skromnych budżetów tych państw, utrzymanie uniwersalnego okrętu dawało całkiem spore wymierne korzyści, a standaryzowana flota składająca się z uniwersalnych jednostek do minimum sprowadzała poziom wydatków. Liderem w tym zakresie stał się zapomniany przez boga Meksyk. Wśród typowych „odpadków” ze stołów wielkich państw, które trafiały przypadkowo bądź po wielkich redukcjach flot po zakończeniu I wojny światowej, w składzie meksykańskiej floty znalazło się kilka jednostek bojowych, których nie powstydziliby się nawet marynarka wojenna ich wielkiego, północnego sąsiada. Przy czym nie bacząc na uniwersalność każdego okrętu z osobna, wszystkie posiadały standa-

ryzowane siłownie, uzbrojenie czy wyposażenie. I rzecz zrozumiała powstały w jednym miejscu.

Do lat dwudziestych, kończąc ostatecznie ciąg niezliczonych wojen domowych i rewolucji, Meksyk, wstąpił w końcu w okres w miarę stabilnego rozwoju. Wzrost eksportu meksykańskich towarów i usług spowodował napływ do kraju niezbędnych walut obcych, co z kolei pozwoliło na dokonanie głębokiej modernizacji narodowej floty. Do tej chwili marynarka wojenna Meksyku stanowiła zbiorowisko okrętów i statków różnych typów i o różnej wielkości, których flagowcem był pancernik *Anauac* (dawny brazylijski *Deodoro*). W składzie floty znajdowały się jednocześnie okręty zbudowane jeszcze w połowie XIX wieku oraz relatywnie współczesne, choć co prawda pojedyncze jednostki.

Do tego czasu odnotowano określone zmiany w hiszpańsko-meksykańskiej współpracy morskiej. W roku 1924 Hiszpanię odwiedziła meksykańska misja w celu zbadania możliwości nabywania niszczycieli *Cadarso*, *Bustamante* i *Villaamil*, które choć moralnie przestarzałe, to powstały raptem 10 lat wcześ-

niej. Szereg złożonych przyczyn tak charakteru technicznego jak i politycznego, zmusił wówczas strony do rezygnacji z transakcji i wszystkie niszczyciele trafiły na złom. Obalenie monarchii w Hiszpanii pozwoliło na ustanowienie bardzo ścisłych dyplomatycznych relacji między dwoma najbardziej lewicowymi republikami Ameryki Łacińskiej i Europy Zachodniej, do tego jeszcze mówiącego tym samym językiem. Ścisłe więzi dyplomatyczne doprowadziły do zawarcia w końcu 1932 roku umowy między obu państwami, podpisanej przez ministra wojny Meksyku gen. Lasaro Cardenas (późniejszego prezydenta Stanów Zjednoczonych Meksyku) i ambasadora Hiszpanii w Meksyku Alvarez de Bayo, zgodnie z którą w hiszpańskich stocznicach miało powstać od razu 15 okrętów dla meksykańskiej floty.

Warto zaznaczyć, że strona hiszpańska była zainteresowana umową, bodaj czy nie bardziej niż meksykańska. Już 28 grudnia 1932 r. Rada Ministrów podjęła decyzję o udzieleniu Meksykowi pożyczki w wysokości 73 mln peset, z terminem spłaty w okresie 5 lat, licząc od 1 stycznia 1934.

Interes strony hiszpańskiej w realizacji projektu można bardzo łatwo zrozumieć. Wraz z upadkiem władzy królewskiej, ogromny program hiszpańskiego budownictwa okrętowego był opracowywany w ostatnich latach monarchii. W porównaniu z czasami monarchii, wydatki w budżecie marynarki wojennej na lata 1931-1934 wyglądały raczej śmiesznie. Zgodnie z preliminarem miano zakończyć prace nad doświadczalnym basenem hydrodynamicznym, przedłużyć do 205 metrów suchy dok w Kartagenie i zbudować krajową fabrykę produkującą torpedy. Plany nie zakładały rozpoczęcia budowy żadnego nowego okrętu! A bez poważnych zamówień pracownicy stoczni znaleźli się na progu zwolnień z pracy i co zrozumiale zasilili szeregi wszelkiego rodzaju demonstrantów i manifestantów. Meksykańskie zamówienie dawało pracę i perspektywy dalszego zajęcia, poprawiając nieco złożoną sytuację socjalną. Poza tym zapewniały również zajęcie dla biur projektowych, które dostały możliwość wykorzystania czołowych osiągnięć przemysłu okrętowego.

W związku z hiszpańsko-meksykańską umową i regulacją finansową z 28 lutego 1932 r., w dniu 14 lutego 1933 zostało między obu państwami podpisane porozumienie ustalające kolejność realizacji planu budowy nowych okrętów.

W pierwszej fazie, mającej trwać 18 miesięcy, zamierzano zbudować 3 kanonierki o wyporności 1300 t oraz 10 jednostek obrony wybrzeża o wyporności 180 t. Wraz z wodowaniem okrętów pierwszej fazy, następowała faza druga, w której miały powstać 2 transportowce-kanonierki o wyporności 1600 t. W kolejnej trzeciej fazie powstać miały 4 niszczyciele oraz 6 torpedowców.

W dniu 27 lipca 1933 hiszpańska Rada Ministrów przyjęła ustawę o budownictwie okrętowym, zgodnie z którym obok zamówienia meksykańskiego miała być także realizowana budowa 2 zbiornikowców dla marynarki wojennej Argentyny. Co ciekawe, w pierwotnej wersji ustawy, podstawowym dostawcą miał być koncern Sociedad Española de Construcciones Navales SECN, poprzez swoje filie w Kartagenie i Kadyksie. Jednak całkiem szybko trzeba było podzielić zlecenie między niewielkie prywatne stocznie, by w ten sposób przeciwdziałać głębokiemu kryzysowi ekonomicznemu. Ostatecznie SECN otrzymało tylko zlecenie na 2 kanonierki, zaś trzecia miała budować firma „Matagorda” z Kadyksu. Zamówienie na całe 10 jednostek patrolowych trafiło do firmy „Escalduna” z Bilbao. Kontrakty na okręty drugiej fazy podzielono pomiędzy firmę „Echevarietta” z Kadyksu i „Union Naval” z Walencji. W realizacji trzeciej fazy przeszkodził wybuch wojny domowej.

Trzy kanonierki o wyporności 1300 t, które otrzymały nazwy *Potosí*, *Guanajuato* i *Querétaro* wodowano latem 1934, a wiosną 1936 przekazano meksykańskiemu zamawiającemu. 10 jednostek „typ 20” (nie posiadające nazw własnych, a tylko numery G-20 ÷ G-29), zy-

sko światowe uznanie, gdy w roku 1935 przeszły o własnych siłach Atlantyk, aby wejść w skład floty swoich nowych właścicieli.

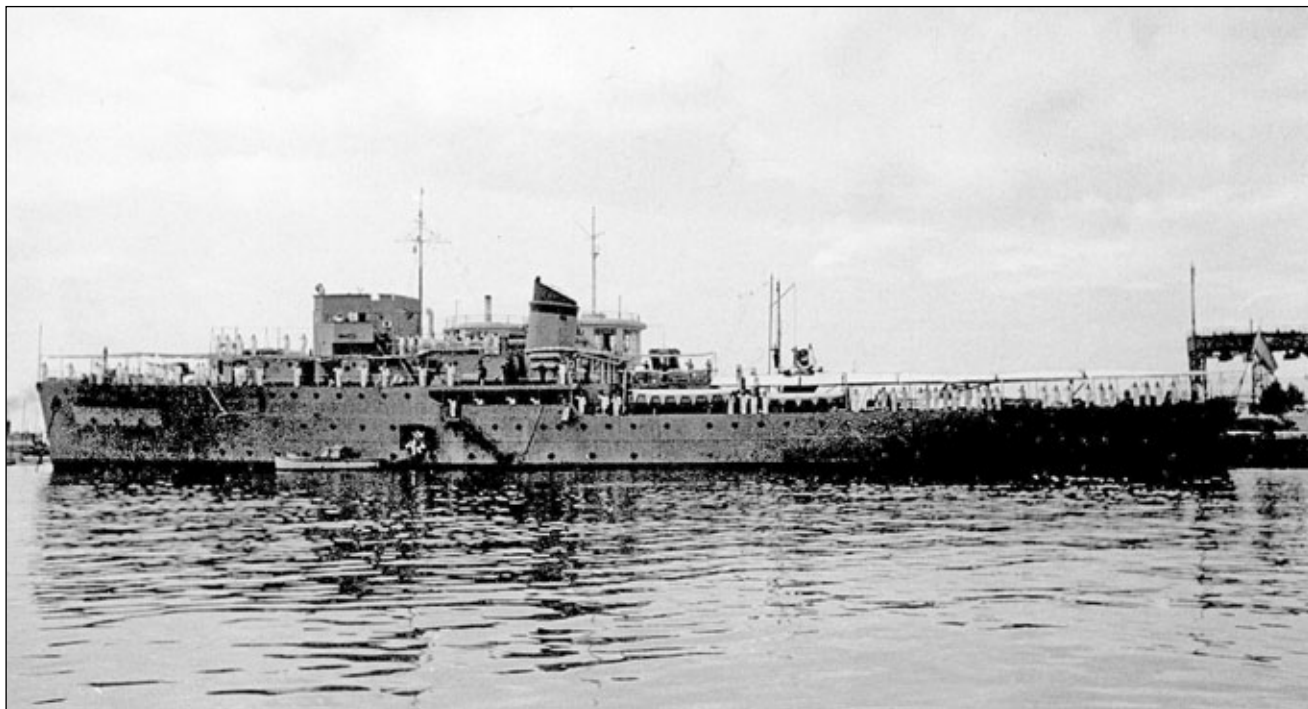
Największe z jednostek, *Durango* i *Zacatecas*, były budowane przez firmę „Union Naval de Levante” w Walencji oraz „Echevarietta y Larrinaga” w Kadyksie. Kadłub pierwszej z jednostek spłynął na wodę 28 czerwca 1935. W dniach od 18 do 20 maja 1936 przeprowadzono, jeszcze pod banderą hiszpańską, próby w ruchu. Próby nadzorowała specjalna meksykańska komisja. Po zakończeniu pełnego programu prób, w czerwcu okręt został przejęty przez zamawiającego i 14 lipca *Durango* włączono w skład sił floty meksykańskiej.

Przy budowie drugiej jednostki powstało opóźnienie. Choć kadłub wodowano jeszcze w dniu 27 sierpnia 1934, to jednak z powodu szeregu przyczyn, w tym nierytmicznego napływu płatności, w stoczni w Kadyksie powstały problemy finansowe. Tempo prac początkowo uległo silnemu spowolnieniu, a następnie roboty całkowicie wstrzymano. Doprowadziło to do wprowadzenia w stoczni bezpośredniego państwowego kierownictwa z równoczesnym przekazaniem całości zadłużenia zakładu do budżetu narodowego. W efekcie przekroczenia wszelkich zawarowanych kontraktem terminów, w chwili wybuchu frankistowskiego buntu *Zacatecas* znajdował się w stanie dalekim od ukończenia. Przy czym stopień gotowości nie był znów aż tak niski, bowiem jednostka mogła zostać przekazana zamawiającemu w ciągu kilku miesięcy. Inna sprawa, że prawny status budowanej jednostki był absolutnie nieokreślony, przecież

Durango w czasie prób morskich.

Fot. gazeta „Las Provincias”





Calvo Sotelo, 1936 rok. Wygląd okrętu zgodny z projektem, z 2 działami kal. 102 mm i jeszcze nie przygotowanymi miejscami po kolejne 2 działa głównego kalibru, marynarze na pokładzie w szyku w oczekiwaniu na przybycie ważnego gościa. Fot. zbiory Antonio G. Erce Lisarraga

strona meksykańska rozliczała się za budowę okrętu z Madrytem, a nie z Burgos, w związku z czym przejmować na siebie obowiązki swego wroga (republikanów) władze nacjonalistów w żaden sposób nie mogły. Z drugiej strony, otwarta rekwizycja zagranicznego okrętu, pogorszyła by i tak kiepską już sytuację frankistów na arenie międzynarodowej, na co absolutnie nie mogli sobie pozwolić. W związku z tym kanonierkę zaczęto przebudowywać i dozbrajać, faktycznie zaś ukończono ją dopiero po kolejnych 2 latach, gdy nacjonaści cieszyli się już mocnym poparciem politycznym Włoch i Niemiec. Dopiero 30 maja 1938 roku, w przeddzień rozpoczęcia prób morskich, ogłoszono oficjalnie o zarekwirowaniu okrętu, któremu nadano nazwę *Calvo Sotelo*.

Opis konstrukcji

W pierwszej fazie meksykańskiego programu ton nadawała strona hiszpańska. Meksykowi rzeczywiście przedłożono projekt dozorowca typu „C”, budowanego na zlecenie „Monopolu Tytoniowego” oraz projekt kanonierki typu *Dato* budowanej na zamówienie floty. A następnie na ich podstawie opracowano, z uwzględnieniem meksykańskiej specyfiki, założenia techniczne, które ponownie powróciły do strony hiszpańskiej celem dopracowania. Przy zamówieniu transportowców-kanonierek drugiej fazy, zerwano z tą wadliwą

praktyką. Tym razem Meksykanie sami opracowali założenia techniczne, pragnąc uzyskać „uwspółcześnioną” wersję sprawdzonego krążownika-transportowca *General Herrero*. I hiszpańskim projektantom przyszło łamać sobie głowę, jak adaptować projekt *Dato* tak by usatysfakcjonować stronę meksykańską. Na szczęście zamawiający okazał się nie bardzo wybredny. Podstawowym zadaniem *Durango* i *Zacatecas* miało być dostarczenie w dowolny punkt nieprzygotowanego wybrzeża grupy desantowej z kołami (500 ludzi i 80 koni). Zadanie to odbiło się na szczegółach konstrukcji jednostek w postaci kadłuba o wysokich burtach i szeroko rozgiętych wręgach, co dawało możliwość otrzymania maksymalnej liczby pomieszczeń wewnętrznych, z drugiej jednak strony wpływało na dzielność morską i możliwości manewrowe. Z jednej strony, wysoka burta pozwalała na to, że znajdujące się tam uzbrojenie główne nie było zalewane przez fale, jednak jego masa umieszczona wysoko, obniżała stateczność, której niski poziom był jednym z najpoważniejszych problemów nowych okrętów, niemożliwym do rozwiązania.

Okręt posiadał 3 pokłady ciągłe, przy czym niższy znajdował się poniżej poziomu linii wodnej, a podwójne dno rozciągało się na całej długości kadłuba. Silnie uwidoczny pokład dziobówki dochodził do połowy długości kadłuba, mniej więcej do wręgi nr 60,

by następnie płynnie przejść w rufową nadbudówkę.

Choć kadłub był podzielony za pomocą grodzi wodoszczelnych na wiele przedziałów, to jednak tylko 2 z grodzi miały wysokość całego kadłuba odpowiednio na wręgach nr 60 i nr 85, oddzielających przedział kotłowni od pozostałych przedziałów okrętu. Dwa kotły typu Yarrow ustawione w tandem, zajmowały jedynie połowę szerokości kadłuba, dzięki czemu na zewnątrz przedziału kotłowni znajdowały się inne przedziały okrętu, zapewniając dodatkową ochronę w przypadku uszkodzeń bojowych. Na poziomie między podwójnym dnem a niższym pokładem znajdowały się zbiorniki paliwa, o łącznej pojemności 138 t w przypadku *Zacatecas* (ogółem okręt mógł przyjąć do 253 t mazutu). Powyżej zbiorników na głównym i górnym pokładzie znajdowały się kubryki załogi. Dalej za przedziałem kotłowni w kierunku rufy znajdował się przedział maszynowni z 2 turbinami parowymi typu Parsons. Z uwagi na duże rozmiary turbin, niższy podkład ulegał przerwaniu na odcinku między wręgami nr 85 a nr 103, przy czym w obie grodzie wodoszczelne dochodziły jedynie do poziomu pokładu głównego.

Mimo że, oba okręty budowano w oparciu o ten sam projekt, różnice w jakości wykonanych prac, a także różni dostawcy elementów wyposażenia, spowodowały, że w momencie wodo-

wania *Zacatecas* był cięższy od *Durango*. Później *Calvo Sotelo* otrzymał bardziej rozbudowane nadbudówki oraz cięższe uzbrojenie i wyposażenie, w rezultacie czego różnica w wyporności przekroczyła 200 t. Najgorsze w tym było jednak to, że praktycznie cała przeciążenie powstało jako masa umieszczona wysoko, obniżając jeszcze i bez tego słabą stateczność. Przy praktycznie identycznych wymiarach okręt z Kadyksu posiadał większe zanurzenie. Przy pełnym obciążeniu, zanurzenie *Calvo Sotelo* wzrastało o 1 cm przy każdych dodatkowych 7,74 t. W przypadku *Durango*, po przebudowie na okręt szkolny jednostka stała się jeszcze lżejsza, jej wyporność pełna wynosiła raptem 1800 t. Za to z uwagi na zmianę środka ciężkości pojawiło się wyraźne przegłębienie na dziób, zanurzenie dziobu wynosiło 3,36 m, a rufy odpowiednio 3,66 m.

Przy budowie obu okrętów korzystano wyłącznie z nitowania blach konstrukcji, w związku z czym masa kadłuba *Durango* wynosiła 540 t. W czasie wszystkich rekonstrukcji i modernizacji jednostki nie korzystano już z pracochłonnego nitowania, wobec czego stale wzrastał procentowy udział konstrukcji spawanych. Mimo wszystko jednak nawet dziś, na okręcie-muzeum udało się zachować niektóre fragmenty oryginalnej nitowanej konstrukcji.

Choć w zakresie konstrukcji jednostek można było korzystać z dość szerokiego spektrum dostawców, to jednak monopolistą w zakresie dostaw urządzeń na-

pędowych dla okrętów w Hiszpanii była firma Sociedad Española de Construcción Naval SECN. Po rewolucji przedsiębiorstwo przeżywało jednak trudny czas, skutkiem czego większość urządzeń oraz mechanizmów, trzeba było „doprowadzać do porządku” siłami samych stoczní. Na okrętach instalowano po 2 kotły systemu Yarrow, które zasilały parą 2 turbiny typu Parsons, z których każda pracowała bezpośrednio na swój wał napędowy. Podniesienie pary w kotłach wymagało 3 godzin, a rozgrzanie turbin – 4 godziny.

Aby ocenić staranność wykonania walenckich stoczníowców wystarczy zauważyć, układ napędowych wszystkich 5 jednostek realizowanych na meksykańskie zamówienie powstał w oparciu o typowy projekt i zapewniał nominalną moc 5000 KM. Posiadające mniejszą wyporność *Potosí*, *Guanajuato* i *Querétaro*, budowane w El Ferrol i Kadyksie, w trakcie prób w ruchu mogły z łatwością osiągnąć zakładaną kontraktem prędkość 20 węzłów. W tym czasie, *Durango*, z uwzględnieniem jego nieco większej wyporności, powinien rozwijać prędkość 19 węzłów, tymczasem jednostka bez żadnych problemów w czasie prób na mili pomiarowej u lewantyńskiego wybrzeża osiągnęła 21 węzłów. Przy czym nie była to prędkość maksymalna, a średnia uzyskana w czasie 4-godzinnej próby. Gwoli sprawiedliwości trzeba zaznaczyć, że sukces prób zagwarantowała nie tyle sama siłownia, ile jakość prac kadłubowych – dokład-

ność trasowania i precyzja montażu. Premie, wypłacone przez stronę meksykańską, pozwalały stoczni „Union Naval de Levante” mieć nadzieje na uzyskanie od zadowolonych nabywców nowych zleceń na okręty wojenne do niszczycieli włącznie, jednak rozpoczęcie wojny domowej poplątało te plany.

Co do *Calvo Sotelo*, to mimo forsowania mocy siłowni do 6500 KM, jednostka ledwie zdołała zbliżyć się do prędkości 18,5 węzła.

W roku 1967 *Durango* przeszedł modernizację, w trakcie której napęd zmieniono na silniki wysokoprężne. Znowu napęd główny wszystkich okrętów hiszpańskiej budowy został zunifikowany. Wszystkie okręty otrzymały po 2 ośmiocyndrowe silniki wysokoprężne Enterprise model DMR-38, każdy o mocy po 2500 KM. Każdy silnik pozwalał na uzyskanie do 360 obrotów na minutę i pracował na swój wał napędowy. W związku z tym maksymalna prędkość spadła do 12 węzłów, a ekonomiczna do 10 węzłów. Zasięg przy prędkości ekonomicznej wynosił 3000 Mm.

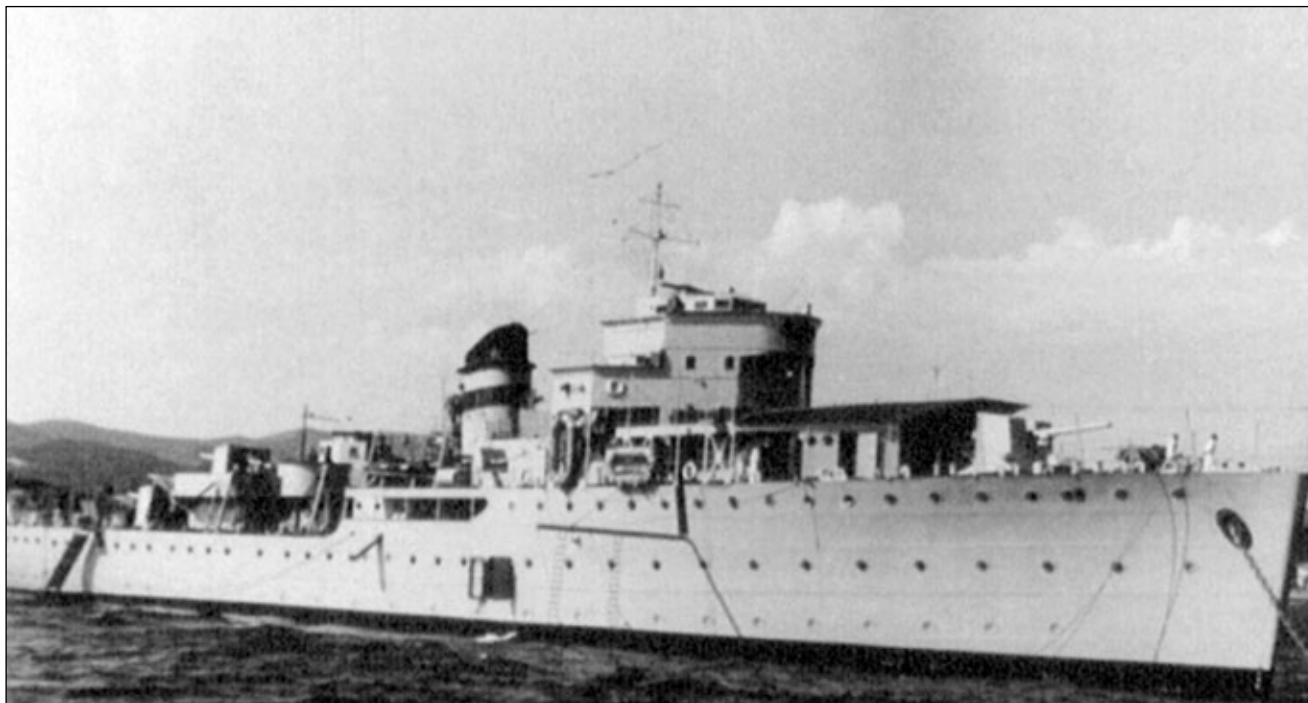
Wyposażenie radioelektroniczne *Zacatecas* obejmowało:

- 2 nadajniki T.N. 205 C (moc 250 W, długość fali 20-125 m)
- 1 nadajnik T.N. 100 M (moc 100 W, długość fali 550-950 m)
- 1 odbiornik/nadajnik T.R. N. 50 CM (moc 40/50 W, długość fal 30-125/550-950 m)
- 2 odbiorniki R.N. 1 (długość fali 10-200 m)

Durango po gruntownej modernizacji.

Fot. dostarczona przez ambasadę meksykańską w Hiszpanii





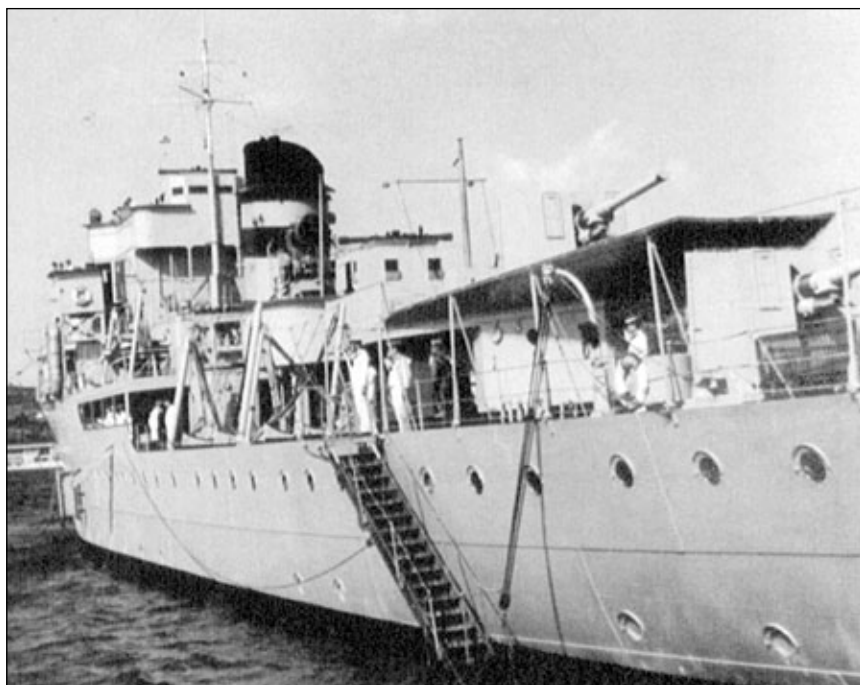
Widok *Calvo Sotelo* z prawej burty, widoczna otwarta furta burtowa.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez

- 2 odbiorniki R.N. 2 (długość fali 15-3000 m)
- 2 urządzenia sygnalizacji radiowej T.R.S. 10 (moc 10 W, długość fali 6-8 m)
- 2 radiotelefony T.R. T. 4 (moc 4 W, długość fali 80-200 m)
- radionamiernik R.G. 12

Uzbrojenie, podobnie jak układ napędowy, dla całego meksykańskiego zamówienia dostarczał koncern SECN, w związku z tym, było one jednakowe na okrętach wszystkich 3 typów. Podobna standaryzacja rzeczywiście zmniejszała koszty technicznej eksploatacji okrętów, co było istotnym walorem dla skromnego meksykańskiego budżetu.

Początkowo artyleria *Durango* i *Zacatecas* składała się z 2 standardowych dział Vickers kal. 101,6 mm (oficjalnie 102 mm). Jedno z dział umieszczono na dziobie, a drugie na rufie. Działa te nie były uniwersalne, w związku z czym obronę przeciwlotniczą zapewniały 2 podwójnie sprzężone automatyczne działka plot. kal. 25 mm oraz 2 poczwórnie sprzężone wkm-y kal. 13,2 mm. Rozpoczęcie wojny domowej spowodowało problemy z dostawą zamówionego uzbrojenia plot. kal. 25 mm, które na pokładzie *Zacatecas* zastąpiono 2 działami salutowymi kal. 57 mm Nordenfelt. Działa te zamontowano w identycznych miejscach jak na *Durango*, na pokładzie dziobówki, po bokach głównej nadbudówki, nieco w kierunku dziobu do komina. Wkm-y plot. znajdowały się na nadbudówce, w którą prze-



Widok rufowej nadbudówki z lewej burty.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez

chodził pokład dziobówki, bezpośrednio za kominem. Po modernizacji w roku 1967 na *Durango* pozostało 1 dział kal. 102 mm, 2 kal. 57 mm oraz 4 kal. 20 mm Oerlikon.

Uzbrojenie *Calvo Sotelo* podlegało jeszcze bardziej głębokim zmianom. Dzięki zredukowaniu części niepotrzebnych konstrukcji kadłubowych, udało się pozyskać miejsce dla kolejnych 2 dział głównego kalibru. Przy czym warto zauważyć, że w literaturze panuje spo-

re zamieszanie w kwestii zmian uzbrojenia, tak że o niektórych z nich można jedynie mówić z pewną dozą wiarygodności. Z raportu dowódcy *Calvo Sotelo*, okręt rozpoczynał kampanię 31 maja 1938 roku, posiadając 4 działa kal. 120 mm, 2 działa kal. 57 mm Nordenfelt oraz 3 wkm-y kal. 13,2 mm Breda. Z drugiej strony dokumenty o wcieleniu jednostki w skład floty mówią o 4 działach kal. 120 mm, 2 działach kal. 88 mm i 3 wkm plot. Świadczyć to może o fak-

cie, że okręt rozpoczął kampanię znajdując się w tzw. „Pierwszej rezerwie”.

Zgodnie z obowiązującymi w Hiszpanii od roku 1927 po dzień dzisiejszy uregulowaniami, do tzw. „Pierwszej rezerwy” zaliczano okręty znajdujące się w stadium ich uzbrojenia. Mogły być to jednostki, których budowę całkowicie już zakończono i znajdowały się w kampanii oczekując na dostawę kompletu uzbrojenia (w podobnej sytuacji znajdował się przykładowo *Cristobal Colón*, bez dział głównego kalibru w czasie bitwy pod Santiago). Dla starych okrętów tzw. „Pierwsza rezerwa” nie oznaczała niczego dobrego, faktycznie stan ten przypominał tzw. „rozbrojoną rezerwę” w terminologii floty Stanów Zjednoczonych. Gdy jednostka przybyła z podchorążymi do El Ferrol, działa kal. 57 mm zostały zastąpione przez działa kal. 88 mm L/45, po czym okręt ostatecznie wszedł do służby.

Już pierwsze wyjścia w morze ukazały fatalny stan stateczności jednostki, co spowodowało, że w wirze działań woj-

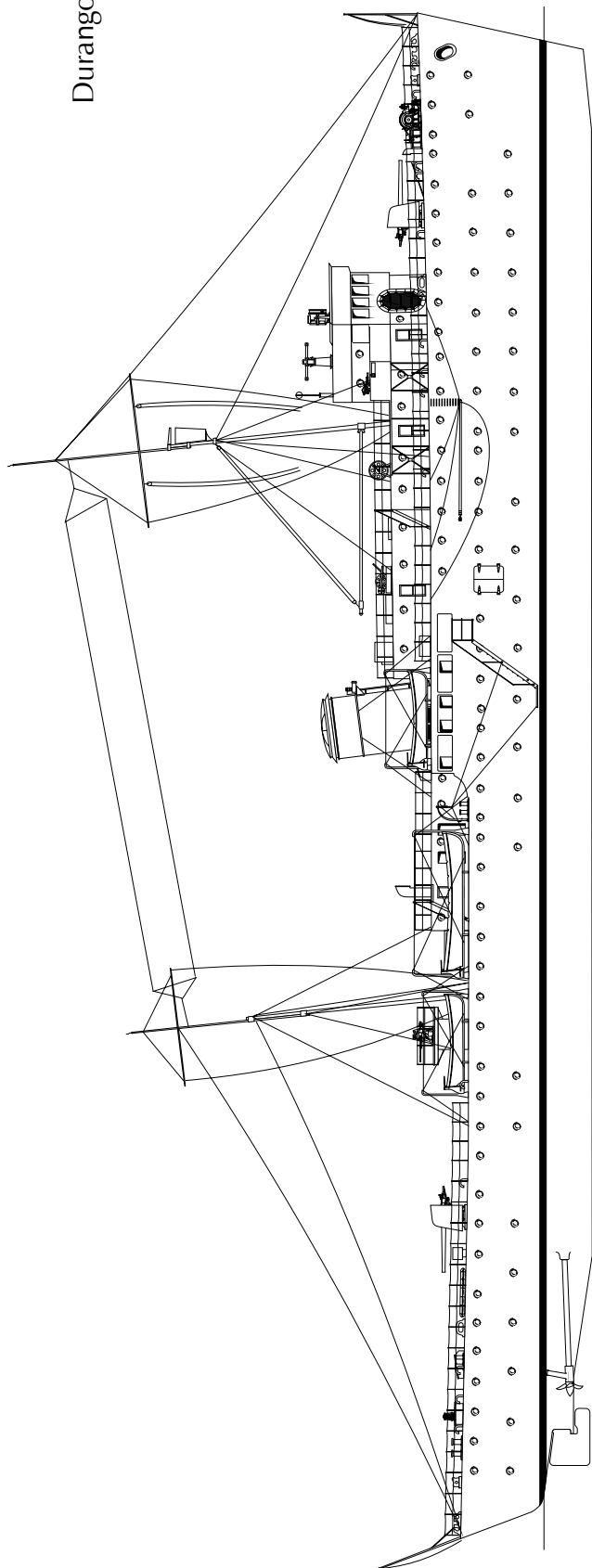
ny domowej trzeba było częściowo rozbroić okręt, tak aby zmniejszyć nieco umieszczoną wysoko masę. W dniu 14 października 1938 *Calvo Sotelo* wszedł do arsenału La Carraca, gdzie zdjęto z jego pokładu część artylerii i urządzenie do kierowania ogniem. Tradycyjnie mówi się, że kanonierka utraciła 2 górne działa głównego kalibru, jednak na fotografiach wykonanych w czasie wojny domowej widać również brak dział kal. 88 mm, które ponownie zastąpiono działami kal. 57 mm. W czasie bombardowania przeprowadzonego w styczniu 1939, *Calvo Sotelo*, sądząc z raportu jego dowódcy dysponował 2 działami kal. 120 mm, bez żadnych dział kal. 88 mm. Poza tym dowódca uskarżał się na trudności w kierowaniu ogniem. W październiku 1938 urządzenie do kierowania ogniem zostało przeniesione z pokładu kanonierki na stawiacz min *Jupiter*, tak więc w trakcie ostrzału korzystano jedynie ze zwykłego dalmierza o bazie 2-metrowej, który był mało efektywny w przypadku prowadzenia ognia

na dystans większy niż 3000 m. Z tego można wyciągnąć wniosek, że nawet po ukończeniu i wprowadzeniu do służby wartość bojowa *Calvo Sotelo* była niska i w przypadku starcia z niszczycielem *José Luis Díes* szanse frankistowskiej jednostki były zerowe.

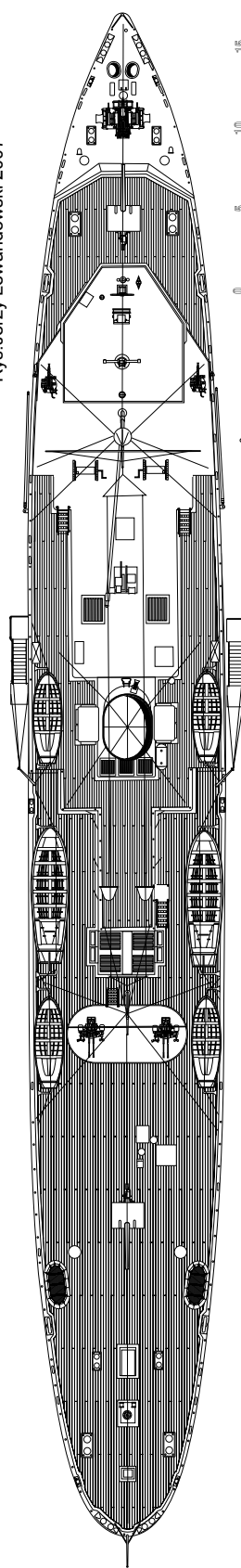
Rzecz interesująca, na wielu fotografiach utrwalono *Calvo Sotelo* z 3 działami głównego kalibru, co oznacza, że wiosną 1939 okręt otrzymał ponownie dział No 3. Na zakończenie warto także zaznaczyć, że powojenne roczniki flot, jednoznacznie określają uzbrojenie okrętu na 4 działa kal. 102 mm Vickers, jednak fotografie wcześniejsze niż z roku 1938 informacji tych nie potwierdzają. W tym czasie na okręcie były 2-3 działa głównego kalibru, bez dział No 2 lub bez dział No 2 i No 3. Z tego wszystkiego można wyciągnąć wniosek, że w roku 1939 kanonierkę przebrojono w 3 działa kal. 102 mm, które zostały zachowane do końca służby. Przy puszczalny wygląd *Calvo Sotelo* z tego okresu można zobaczyć na rekonstruk-

Dane taktyczno-techniczne kanonierek		
	<i>Durango</i>	<i>Zacatecas</i>
Stocznia	„Union Naval de Levante” Walencja	„Echevarietta y Larrinaga” Kadyks
Data zawarcia kontraktu	17 lipca 1933	
Położenie stępki	28 październik 1933	29 listopad 1933
Wodowanie	28 czerwca 1935	27 sierpnia 1934
Wejście do służby	14 lipca 1936	30 sierpnia 1938
Długość między pionami, m	85,80	85,80
maksymalna, m	93,80	93,75
Szerokość, m	12,19	12,20
Wysokość burty, m	5,25	5,15
Zanurzenie, wyporność pełna, m	3,600	3,885
wyporność standard, m	3,050	3,455
Wyporność pełna, t	1950	2211
standard, t	1600	1878
Moc siłowni, KM	2 x 2500	
Liczba obrotów śruby/min	350	
Typ maszyn	2 grupy turbin parowych „Parsons”	
Typ kotłów	2 kotły „Yarrow”	
Prędkość na próbach, węzły	21,02	19,0
Zasięg, Mm/w	3000/12	1221/18,5 i 2910/8
Uzbrojenie	2 x 102 mm Vickers 2 x II – 25 mm 2 x IV – 13,2 mm	2 x 102 mm Vickers 2 x 57mm Nordenfelt 1 x IV – 13,2 mm
Desant	40 oficerów 450 żołnierzy 80 koni	
Załoga (oficerów)	149 (24)	141 (?)

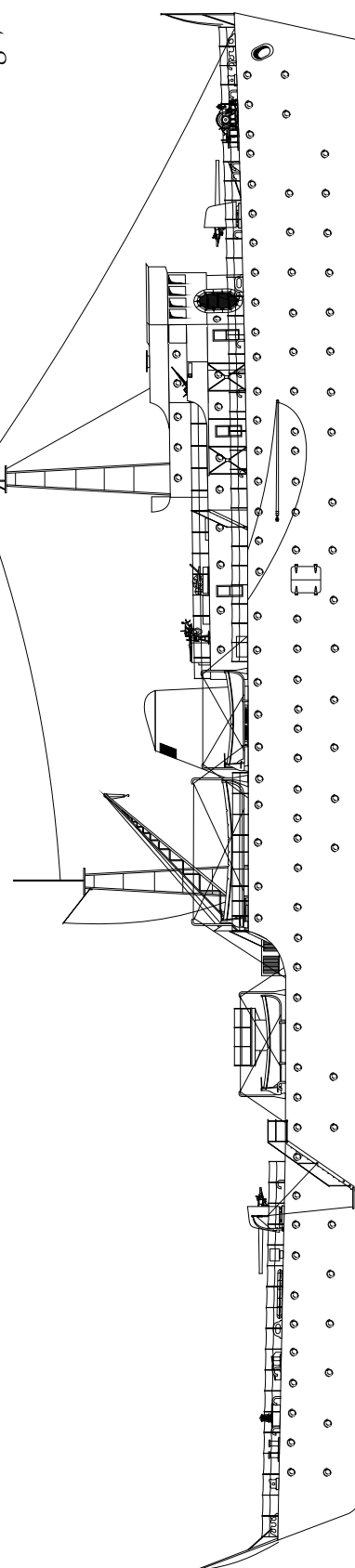
Durango, 1936

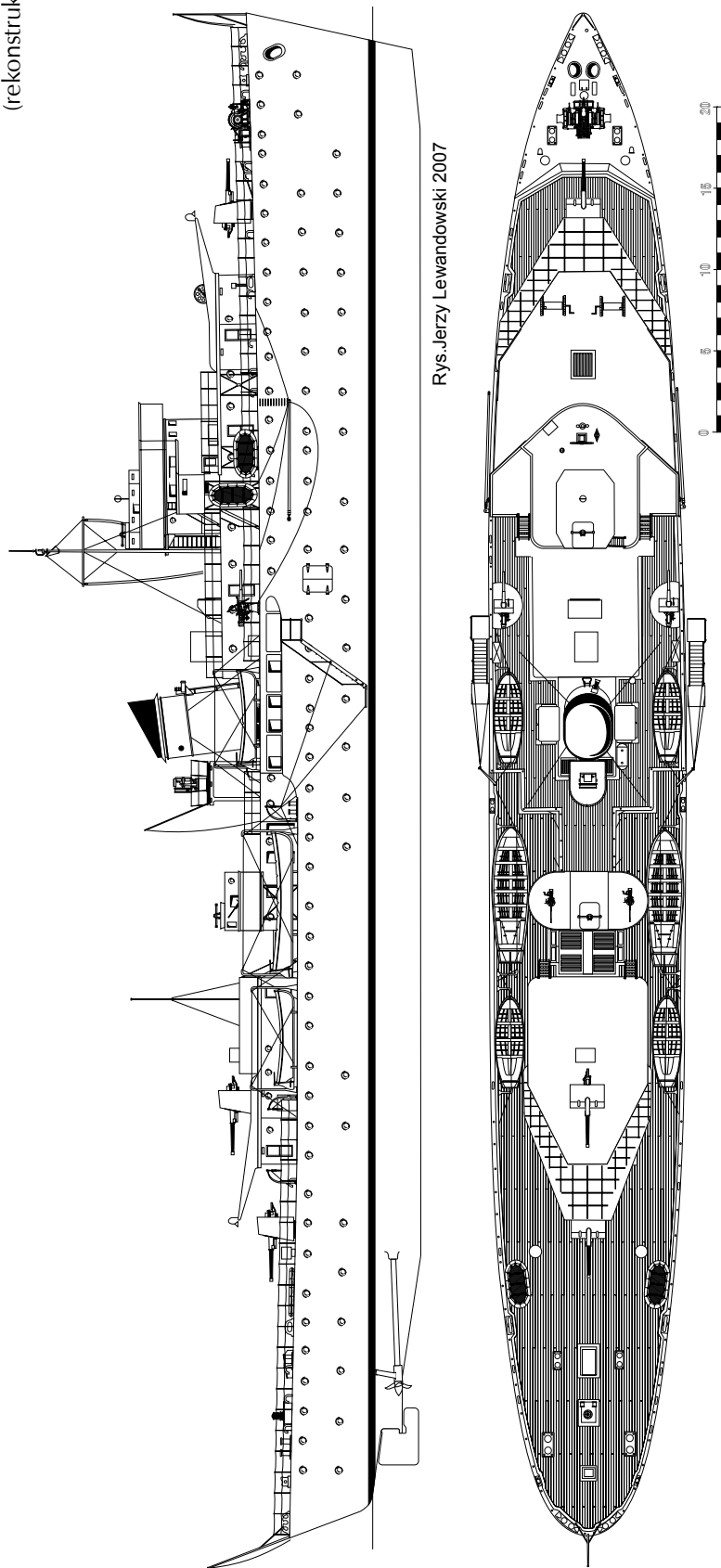


Rys. Jerzy Lewandowski 2007



Durango, 1967



Calvo Sotelo, 1939
(rekonstrukcja)

Rys. Jerzy Lewandowski 2007

cji w książce A. Aquilera *Buques de la Armada Española*. Na rysunku widoczne są 4 działa głównego kalibru oraz 4 działa kal. 57 mm, co należy jako mobilizacyjny wariant uzbrojenia w przypadku ewentualnej nowej wojny.

Zgodnie z pierwotnymi założeniami podstawowym uzbrojeniem *Durango* i *Zacatecas* mieli być żołnierze grupy desantowej. We wnętrzu kadłuba znajdowały się pomieszczenia pozwalające na zaokrętowanie 44 oficerów oraz do 500 ludzi desantu, a także 80 członków załogi. Przy czym wszystkie przestronne pomieszczenia przeznaczono dla potrzeb desantu, zaś własną załogę skupiono w ciasnych kubrykach, rozmieszczonych w najbardziej niewygodnych miejscach kadłuba.

Na pokładzie znajdowały się również 2 szerokie stajnie, pozwalające na przyjęcie do 60 koni, wyposażone we wszystko, co jest niezbędne – systemy wentylacji, zaopatrzenia w wodę, koryta i poidła, a także urządzenia do szybkiej wymiany ściółki. Wprowadzanie koni do wnętrza umożliwiały przestronne furty w burtach, umieszczone na poziomie pokładu głównego w dziobowej części nadbudówki. Co ciekawe, Hiszpanie nigdy nie zamierzali przewozić na *Calvo Sotelo* koni, tym nie mniej jednak zachowali furty burtowe. Z uwagi na fakt, że zgodnie normami projektowymi powierzchnia dla koni była bardzo znaczna, jedynie jedna stania została wykonana jako stała. Drugą można było łatwo demontować, a zwolnioną powierzchnię przeznaczać na inne cele. Po przebudowie *Durango* w roku 1967 liczebność załogi zmniejszyła się do 102 osób, liczba miejsca dla desantu do 309.

Stocznia w Walencji tradycyjnie wyróżniała dobrym smakiem i jakością wykończenia pomieszczeń mieszkalnych załogi. Choć uwaga ta odnosiła się przede wszystkim do jednostek cywilnych, to jednak *Durango* też nie wyróżniał się w tej mierze, tak, że meksykańscy marynarze mogli w pełnym zakresie ocenić stworzone im komfortowe warunki bytowania. Ze zrozumiałych względów, uwzględniając fakt toczącej się wojny domowej, stocznia w Kadyksie nie mogła się w tym zakresie pochwalić niczym specjalnym.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański



Typ IX D₂ – krążowniki podwodne czyli „U-booty monsunowe” część II

Rozszerzenie wojny podwodnej

Linia 70 stopnia długości geograficznej wschodniej tworzyła od 18 stycznia 1942 roku oficjalną linię rozdziału między niemiecko-włoską a japońską strefą operacyjną. Z powodu różnic w planach i celach wojennych, do których dążyły państwa „Osi”, nie było żadnej ustalonej strategii co do strefy operacyjnej. I tak niemieckie okręty podwodne mogły swobodnie operować w Oceanie Indyjskim. Pierwszeństwo w wojnie na Wschodzie z utworzeniem się punktu ciężkości na Morzu Śródziemnym oraz poszerzenie prowadzenia wojny na obszar bliskowschodni i indyjski w wojnie Hitlera z Wielką Brytanią było prawie ważniejsze niż zwycięstwo nad Stalinem.

Dönitz chciał wzmocnić wojnę przeciwko morskim konwojom transportowym (handlowym i wojskowym) szczególnie przeciwko Wielkiej Brytanii, a później przeciw USA. Jednakże wzmoczone patrole lotnicze i coraz silniejsza eskorta

konwojów zmusiły go do przesunięcia wojny podwodnej na inne odległe akweny morskie, gdzie obecność jednostek ZOP przeciwnika nie była tak liczna. I tak obszary operacyjne zostały rozszerzone na wody wybrzeża USA, Kanady, Morza Karaibskiego, Brazylii, Oceanu Indyjskiego, Australii oraz wody Pacyfiku. Do operowania na tych odległych obszarach morskich zostały przewidziane krążowniki podwodne typu IXD₂, ponieważ ich pojemność zbiorników paliwowych wystarczała co najmniej na jednorazowe okrążenie kuli ziemskiej.

Dowódcy i główni mechanicy

Okręty typu IX D₂ należały do największych podwodnych okrętów frontowych Kriegsmarine. Aby dowodzić tymi prawie 90-metrowej długości kolosami z około 1600 ton stali Dönitz obsadził okręty najlepszymi dowódcami, którzy mogli wykazać się odpowiednim doświadczeniem

frontowym. Na ponad 50 procent jednostek typu IX D₂ zostali odkomenderowani doświadczeni dowódcy, którzy już byli odznaczani Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego: kpt. mar. Nicolai Clausen (Krzyż Rycerski 13.03.42), kpt. mar. Wilhelm Dommes (KR 02.12.42), kpt. mar. Friedrich Guggenberger (KR 10.12.41/Liście Dębowe 08.01.43), kmdr ppor. Robert Gysae (KR 31.12.41/DL 31.05.43), kmdr por. Werner Hartmann (KR 09.05.40/LD 05.11.44), kpt. mar. Eitel-Friedrich Kentrat (KR 31.12.41), kpt. mar. Hans-Werner Kraus (KR 19.06.42), kpt. mar. Herbert Kuppisch (KR 14.05.41), kmdr ppor. Wolfgang Lüth (KR 24.10.40/LD 13.11.42/Miecze 15.04.43/Brylanty 09.08.43), kpt. mar. Jost Metzler (KR 28.07.41), kpt. mar. Jürgen Oesten (KR 26.03.41), kmdr ppor. Wilhelm Rollmann (KR 31.07.40), kpt. mar. Heinrich Schönder (KR 19.08.42), kpt. mar. Heinz-Otto Schultze (KR 09.07.42) i kpt. mar. Heinrich Timm (KR 17.09.44).

Sukcesy

Na sukcesach okrętów podwodnych typu VII oraz typu IXD₂ dowództwo Kriegsmarine opierało i planowało sparaliżowanie morskiego transportu zaopatrzenia aliantów. Do maja 1943 wyglądało na to, że cel ten może być osiągnięty, ale potem karta się odwróciła (szczegóły w następnej części).

U-booty typu IXD₂ zatopiły w sumie 94 statki o łącznym tonażu 552 487 BRT (1 BRT = 1 RT ~ 2,832 m³) oraz dwa żaglowce frachtowe oraz uszkodziły 5 statków o łącznym tonażu około 34 251 BRT. Przypuszczalnie zatopiony został jeszcze jeden statek o łącznym tonażu około 10 000 BRT. Poza tym zestrzelono 4 samoloty.

Największe sukcesy z okrętów typu IXD₂ osiągnął *U 181* z 27 zatopionymi statkami o łącznym tonażu 138 778 BRT. Z tego kmdr ppor. Wolfgang Lüth sam zatopił 22 statki o tonażu 103 711 BRT, pozostałe 5 statków o pojemno-

ści 35 067 BRT zatopił jego następca kmdr Kurt Freiwald. Razem z sukcesami, które Wolfgang Lüth osiągnął na wcześniej dowodzonych okrętach podwodnych *U 9*, *U 138* i *U 43*, został on drugim najsukeczniejszym dowódcą okrętu podwodnego drugiej wojny światowej. Z 47 zatopionymi statkami o pojemności 225 755 BRT (włącznie z francuskim okrętem podwodnym *Doris*) i 3 uszkodzonymi statkami o tonażu 21 905 BRT sukces ten przebił tylko kmdr por. Otto Kretschmer (*U 23*, *U 99*) z większą liczbą zatopionego tonażu (274 418 BRT) przy równej liczbie – 47 zatopionych statków. Sukces ten przyniósł Wolfgangowi Lüthowi najwyższe odznaczenia wojenne, które wówczas były do nadania: Liście Dębowe, Miecze i Brylanty do Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego. Po powrocie z pierwszego rejsu bojowego na *U 181* zostały mu wręczone osobiście przez Adolfa Hitlera Liście

Dębowe do Krzyża Rycerskiego, a po drugim rejsie bojowym został on wezwany ponownie do „Wolfsschanze”¹, gdzie mu zostały wręczone równocześnie Miecze i Brylanty do Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego. Poza tym z *U 181* zostali odznaczeni: główny mechanik por. (inż.) Carl-August Landfermann i główny sternik (Obersteuermann) por. mar. Johann Limbach otrzymali Krzyż Rycerski, 8 członków załogi *U 181* Złoty Krzyż Niemiecki (Deutsche Kreuz in Gold), a prawie cała pozostała załoga Krzyż Żelazny. Dowódcą: kmdr ppor. Robertowi Gysae na *U 177*, kmdr. por. Wernerowi Hartmannowi na *U 198* i kpt. mar. Friedrichowi Guggenbergerowi² na *U 848* za osiągnięte sukcesy wrę-

czył Hitler Liście Dębowe do Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego. Także dalsi dowódcy otrzymali Złoty Krzyż Niemiecki, który uchodził jako pierwszy stopień do Krzyża Rycerskiego: dowódca *U 874* Theodor Petersen (jako pierwszy oficer wachtowy na *U 181*), dowódca *U 178* Wilhelm Spahr (jako pierwszy oficer wachtowy okrętu), dowódca *U 197* Robert Bartels (jako dowódca *U 561*), dowódca *U 859* Johann Jebsen, dowódca *U 863* Dietrich von der Esch (jako dowódca *U 586*), i dowódca *U 872* Ottmar Grau (jako dowódca *U 601*).

Do dalszych losów dowódców okrętów podwodnych chciałbym jeszcze uzupełnić, że dowódca *U 852* kpt. mar. Heinz-Wilhelm Eck został skazany na śmierć przez aliancki sąd wojskowy. Zostało mu zarzucone wymordowanie rozbitków z greckiego parowca *Peleus* 13 marca 1944 roku. Ta sama zbrodnia została zarzucona także dalszym oficerom okrętu: pierwszemu oficerowi wachtowemu por. mar. Augustowi Hoffmannowi i lekarzowi pokładowemu, kmdr ppor. służby medycznej (Marine Oberstabsarzt – MarOstArzt) Walterowi Weispfennigowi. Oni również zostali skazani na śmierć. Wszyscy trzej zostali rozstrzelani 30 listopada 1945 roku na strzelnicy Groß-Borsten/Hamburg.

Dowódca *U 873* kpt. mar. Friedrich Steinhoff po znęcaniu się nad nim w niewoli w USA (Charlestown) wybrał 20 maja 1945 roku śmierć samobójczą.

Główni mechanicy

Obok dowódcy najważniejszym człowiekiem na pokładzie każdego okrętu podwodnego był główny mechanik. Był on odpowiedzialny za całą eksploatację techniczną okrętu. Gdy się przypatrzy wielkości okrętu typu IX D₂ i całej skomplikowanej maszynierii, wie się, jak trudne były każde techniczne manewry takim kolosem na powierzchni i pod wodą. Sukcesy okrętów podwodnych były także w wysokim stopniu zasługą głównych mechaników. Aby podkreślić uznanie współudziału przy sukcesach okrętów typu IX D₂ Adolf Hitler nadał następującym głównym mechanikom z okrętów typu IXD₂ Krzyż Rycerski Krzyża Żelaznego:

1. H.Qu. (Führerhauptquartier) – „Wilczy szanec” (główna kwatera Führera) znajdowała się w Prusach Wschodnich w Lesie Zgorzeleckim (Görlitzer Wald) koło Kętrzyna (Rastenburg).

2. Friedrich Guggenberger otrzymał 8 stycznia 1943 roku Liście Dębowe do Krzyża Rycerskiego jako dowódca *U 81*.

Wolfgang Lüth w czasie kolejnej, tym razem „trunkowej” ceremonii objęcia dowództwa nad *U 181*. Na tym okręcie osiągnął on największe sukcesy, topiąc 138 778 BRT alianckiego tonażu.

Fot. zbiory Andreas Dwulecki



• *U 177* – kpt. mar. (inż.) Gerhard Biebig 10 lutego 1944 roku;

• *U 178* – kpt. mar. (inż.) Karl-Heinz Wiebe 22 maja 1944 roku;

• *U 181* – kpt. mar. (inż.) Carl-August Landfermann 27 października 1943 roku;

• *U 198* – kmdr ppor. (inż.) Johann Wessels 9 marca 1944 roku;

• *U 847* – kpt. mar. (inż.) Willi Lechtenbörger 4 września 1943 roku;

• *U 861* – kpt. mar. (inż.) Herbert Panknin 4 września 1943 roku.

Również starszy sternik (Obersteuermann) i trzeci oficer wachtowy na *U 181* – Johann Limbach otrzymał 6 lutego 1945 roku Krzyż Rycerski Krzyża Żelaznego. Także dalsi członkowie załogi okrętów typu IXD₂ zostali odznaczni wysokim wojskowym orderem – Złotym Krzyżem Niemieckim. I tak byli to na *U 177* starszy sternik ppor. mar. (KrO) Heinrich Mürl, na *U 178* starsi maszyniści sztabowi (Stabsobermaschinist) Paul Eutebach i Hermann Matzat, starszy maszynista (Obermaschinist) Rudolf Haerle, bosmanmacy (Bootsmannmaat) Max Dittrich i Heinz Klute oraz starszy sternik Johannes Kunz, na *U 181* bosman (Bootsmann) Johannes Fröhlich, starszy mat maszynista (Obermaschinenmaat) Karl Kaiser, maszynista (Maschinist) Wilhelm Linka, starszy maszynista sztabowy (Stabsobermaschinist) Franz Persch oraz starsi maszyniści (Obermaschinist) Wilhelm Pickelmann i Anton Walbröl, na *U 196* starszy sternik Max Henke, starsi maszyniści Alban Kämpf, Alfred Krausse i Herbert Richter oraz starszy radiotelegrafista (Oberfunkmeister) Erich Don, na *U 198* bosmanmacy Leopold Katzelberger i Paul Hoffmann, starszy maszynista (E) Otto Pick i starszy maszynista Hans Gottermeyer, na *U 847* por. (inż.) Willi Lechtenbörger, na *U 861* starszy bosmanmat (Oberbootsmannsmaat) Berthold Wendelmuth, starszy radiotelegrafista Gerhard Gauglitz, ppor. mar. Karl Günther i starszy bosman (Oberbootsmann) Helmut Rutkowski, na *U 862* starszy mat mechanik (Obermechanikermat) (T) Heinz Pfeiffer, na *U 862* por. (inż.) rez. Hugo Seggermann, na *U 874* starszy maszynista Georg Schuler i na *U 875* starszy bosmanmat Bernhard Burchartz.

Szkolenie i próby

Po oddaniu każdego U-boota do służby w Kriegsmarine stocznia w Bremie przeprowadzała jeszcze pierwsze prace końcowe. Po tym następowała służ-

ba szkoleniowa i próby. Dalej okręty przechodziły do Kilonii. Po obowiązkowych próbach i odbiorze danego okrętu przez oddział UAK³ (dowódca kmdr Robert Bräutigam) okręty maszerowały do Szczecina. Tu okręty typu IXD₂ zostawały przydzielane do 4 Flotylli Okrętów Podwodnych (4. U-Flottille) w Szczecinie jako okręty podwodne „w tranzycie”. Szefem flotylli był kmdr por. Heinz Fischer (od 1 sierpnia 1941 roku do końca wojny). Flotylla podlegała Dowódcy Okrętów Podwodnych Wschód (Führer der Unterseeboote Ost – F.d.U. Ost) kmdr. Otto Schellongowi (od marca 1943 roku do końca wojny). Dla ulokowania załóg w Szczecinie do dyspozycji znajdowały się statki mieszkalne *Ozeana* i *Usambara*. Próby okrętu i szkolenie załogi trwały 6-11 miesięcy. Szkolenie i próby składały się z następujących ćwiczeń i doświadczeń:

• Gdańsk: ćwiczenia w zanurzeniu w Zatoce Gdańskiej, UAG⁴ I – próby seryjne, 25 Flotylla Okrętów Podwodnych – strzelanie torpedowe;

• Gdynia: TEK⁵ – próby i służba szkoleniowa na morzu, 27 Flotylla Okrętów Podwodnych – ćwiczenia taktyczne, kontrolowany rejs na odcinku mili morskiej;

• Hamburg: wyrównanie i ustawienie FuMB (Funkmessbeobachtung) – wykrywacz fal radiowych (radar bierny);

• Hel: Grupa Technicznego Szkolenia Frontowych Okrętów Podwodnych (Agu-Front) – szkolenie to składało się między innymi z następujących ćwiczeń na morzu, ćwiczenia alarmowe: zanurzenie bojowe, wdarcie się wody do U-boota, pożar, człowiek za burtą, atak lotniczy, zanurzanie i rejs z chrapami, usuwanie usterek w zanurzeniu, usuwanie usterek na zewnątrz U-boota, szkolenie poszczególnych służb pokładowych, cumowanie i próby w basenie portowym;

• Kilonia: UAK, NEK⁶ UEK⁷ – próby stawiania min i strzelania modelami torped, szkolenie jednostek, wyposażenie radiowe (nadawczo-odbiorcze), zamontowanie FuMB, doświadczenia z końcowym trymowaniem, wyrównoważanie, odmagnetyzowanie;

• Piława (Pillau): strzelanie artyleryjskie;

• Rönne/Bornholm: UAG – nasłuchiwanie szumów i szmerów, marsz z otwartymi kłapami wyjściowymi do doświadczeń P i H;

• Świnoujście: szkolenie artyleryjskie, strzelanie z działek przeciwlotniczych,

• Bałtyk: próby i loty ćwiczebne na wiatrakowcu „Bachstelze”.

• W fazie końcowej okręt szedł jeszcze raz do stoczni w Bremie, aby przeprowadzić prace końcowe.

Na samym końcu na pokład przychodziła specjalna komisja specjalistów i fachowców z dowództwa stoczni (KMW) i jeżeli wszystkie próby wypadły pomyślnie okręt podwodny otrzymywał plaketkę: dopuszczony do walki na froncie (Frontreif). Głównym zadaniem tych wszystkich ćwiczeń było uzyskanie prawie doskonałej i bezbłędnej sprawności panowania nad okrętem i to pod każdym względem. Ale najważniejszy egzamin zdawała każda załoga dopiero na froncie. Tu dopiero okazywało się jak ważne były wszystkie ćwiczenia i szkolenia. W Kilonii okręty były kompletnie wyposażane na front oraz do rejsów transportowych. Stąd jednostka szła już bezpośrednio na front. Ważniejsze operacje i losy poszczególnych okrętów podwodnych typu IXD₂ będą przedstawione w trzeciej części artykułu.

Dowódcy okrętów. Przynależność do flotylli, rejsy bojowe i obszar operacyjny

(OS) = okręt w trakcie szkolenia, (OF) = okręt frontowy, ††† = zatopiony z całą załogą, † = zatopiony z częścią załogi
ppor. mar. = Leutnant zur See, por. mar. = Oberleutnant, kpt. mar. = Kapitänleutnant, kmdr ppor. = Korvettenkapitän, kmdr por. = Fregattenkapitän, kmdr = Kapitän zur See

1. *U 177*

dowódca – kpt. mar. Wilhelm Schulze (14.03.1942-23.03.1942)

kmdr ppor. Robert Gysae (24.03.1942 względnie 30.03.1942-16.10.1943)

kmdr ppor. Heinz Buchholz (17.10.1943-06.02.1944)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (14.03.1942-30.09.1942)

(OF) 10 Flotylla Okrętów Podwodnych – Lorient (01.10.1942-30.11.1942)

(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.12.1942-06.02.1944)

3 rejsy bojowe:

1. Wyjście 17.09.42 z Kilonii, zawinięcie

3. U.A.K. – Unterseebootsabnahmekommando – oddział odbioru okrętów podwodnych.

4. U.A.G. – Unterseebootsabnahmegruppe – grupa odbioru okrętów podwodnych.

5. T.E.K. – Torpedoerprobungskommando – oddział testowania torped.

6. N.E.K. – Nachrichtenmittelerprobungskommando – oddział testowania środków informacji.

7. U.E.K. – Unterseebootserprobungskommando – oddział testowania okrętów podwodnych.

22.01.43 do Bordeaux

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Kapsztad/ Ocean Indyjski/ Kapsztad/ Durban

Sukcesy: dowódca Robert Gysae zatopił 8 statków

2. Wyjście 01.04.43 z Bordeaux, zawinięcie 01.10.43 do Bordeaux

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Kapsztad/ Ocean Indyjski w pobliżu Mauritiusu, wschodniej i południowej Afryki, na południe od Madagaskaru

3. Wyjście 02.01.44 z La Pallice, zatopiony 06.02.44 †

Sukcesy: 14 statków zatopionych (87 388 BRT) + 2 statki uszkodzone (9267 BRT)

2. U 178

dowódca – kmr Hans Ibbeken

(14.02.1942-21.02.1943)

kpt. mar. Wilhelm Dommes

(22.02.1943-25.11.1943)

kpt. mar. Wilhelm Spahr (25.11.1943-25.08.1944)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (14.02.1942-31.08.1942)

(OF) 10 Flotylla Okrętów Podwodnych – Lorient (01.09.1942-31.10.1942)

(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.11.1942-20.08.1944)

3 rejsy bojowe:

1. Wyjście 08.09.42 z Kilonii, zawinięcie 10.01.43 do Bordeaux

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ południowa Afryka/ Kapsztad/ Ocean Indyjski/ Kanał Mozambicki/ Durban

2. Wyjście 07.03.43 z Bordeaux, zawinięcie 27.08.43 do Penangu

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ południowa Afryka/ Kapsztad/ Ocean Indyjski/ Kanał Mozambicki

3. Wyjście 27.11.43 z Penangu, zawinięcie 25.05.44 do Bordeaux

Obszar operacyjny: Ocean Indyjski/ Maledivy/ południowy Atlantyk/ środkowy Atlantyk/ Zatoka Biskajska

Sukcesy: 12 statków zatopionych (79 781 BRT) + 1 statek uszkodzony (6348 BRT)

3. U 179

dowódca – kmr por. Ernst Sobe

(07.03.1942-08.10.1942)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (07.03.1942-31.08.1942)

(OF) 10 Flotylla Okrętów Podwodnych – Lorient (01.09.1942-30.09.1942)

(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.10.1942-08.10.1942)

1 rejs bojowy:

1. Wyjście 15.08.42 z Kilonii, zatopiony 08.10.42 †††



Ciekawe ujęcie U 181 wykonane również w Kanał Kilońskim. Fot. zbiory Andreas Dwulecki

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ Kapsztad

Sukcesy: 1 statek zatopiony (6558 BRT)

4. U 181

dowódca – kmr ppor. Wolfgang Lüth

(09.05.1942-31.10.1943)

kmr Kurt Freiwald (01.11.1943-do

końca wojny) względnie

kpt. mar. Oskar Herwartz (30.08.1944-31.08.1944) (rejs przemieszczeniowy

z Penang do Shonan (Singapur), dowódca Kurt Freiwald przebywał służbowo w Tokio)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (09.05.1942-30.09.1942)

(OF) 10 Flotylla Okrętów Podwodnych – Lorient (01.10.1942-31.10.1942)

(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.11.1942-30.09.1944)

(OF) 33 Flotylla Okrętów Podwodnych – Penang/Batawia (01.10.1944-

08.05.1945)

4 rejsy bojowe:

1. Wyjście 12.09.42 z Kilonii, zawinięcie 18.01.43 do Bordeaux

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ południowa Afryka/ Kapsztad

2. Wyjście 23.03.43 z Bordeaux, zawinięcie 14.10.43 do Bordeaux

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ południowa Afryka/ Ocean Indyjski

3. Wyjście 16.03.44 z Bordeaux, zawinięcie 08.08.44 do Penangu

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ Morze Arabskie/ Malaje

4. Wyjście 19.10.44 z Batawii, zawinięcie 05.01.45 do Batawii

Obszar operacyjny: Ocean Indyjski/ południowa Afryka

Sukcesy: 27 statków zatopionych (138 778 BRT)



Ceremonia podniesienia bandery na U 182 w dniu 30 czerwca 1942 roku.

Fot. zbiory Andreas Dwulecki

5. U 182

dowódca – kpt. mar. Asmus Nicolai Clausen (30.06.1942-16.05.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (30.06.1942-30.11.1942)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.12.1942-16.05.1943)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 09.12.42 z Horten, zatopiony 16.05.43 †††
Sukcesy: 5 statków zatopionych (30 071 BRT)

6. U 196

dowódca – kmdr ppor. Eitel-Friedrich Kentrat (11.09.1942-21.09.1944 względnie 30.09.1944)
por. mar. Werner Striegler (22.09.1944 względnie 01.10.1944-01.12.1944)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (11.09.1942-31.03.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.04.1943-30.09.1944)
(OF) 33 Flotylla Okrętów Podwodnych – Penang/ Batawia (01.10.1944-30.11.1944)
3 rejsy bojowe:
1. Wyjście 13.03.43 z Kilonii, zawinięcie 23.10.43 do Bordeaux
Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ Durban/ East London/ Port Elizabeth/ Kanał Mozambicki/ Seszele/ Komory/ Madagaskar
2. Wyjście 16.03.44 z La Pallice, zawińnięcie 10.08.44 do Penangu
Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ Lakkadiwy/ Malaje
3. Wyjście 30.11.44 z Batawii, zaginiony od 01.12.44 †††
Obszar operacyjny: Morze Jawajskie/

Cieśnina Sunda

Sukcesy: 3 statki zatopione (17 739 BRT) + 1 statek uszkodzony (ok. 10 000 BRT)

7. U 197

dowódca – kmdr ppor. Robert Bartels (10.10.1942-20.08.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (10.10.1942-31.03.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.04.1943-20.08.1943)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 03.04.43 z Kilonii, zatopiony 20.08.43 †††
Obszar operacyjny: Ocean Indyjski/ południowa Afryka/ na południe od Madagaskaru
Sukcesy: 3 statki zatopione (21 267 BRT) + 1 statek uszkodzony (7176 BRT)

8. U 198

dowódca – Werner Musenberg (zastępował Wernera Hartmanna podczas przekazywania U 198 do służby w Kriegsmarine)
kmdr ppor. Werner Hartmann (03.11.1942-15.01.1944 względnie 20.01.1944)
por. mar. Burkhard Heusinger von Waldegg (21.01.1944-12.08.1944)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (03.11.1942-31.03.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.04.1943-12.08.1944)
2 rejsy bojowe:
1. Wyjście 09.03.43 z Kilonii, zawinięcie 24.09.43 do Bordeaux
Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ południowa Afryka/

na południe od Madagaskaru/ Mauritius
2. Wyjście 20.04.44 z La Pallice, zatopiony 12.08.44 †††

Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ Madagaskar/ na północny zachód od Seszeli
Sukcesy: 11 statków zatopionych (59 684 BRT) + 1 statek prawdopodobnie zatopiony (ok. 6000 BRT) + 1 statek uszkodzony

9. U 199

dowódca – kpt. mar. Hans-Werner Kraus (28.11.1942-31.07.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (28.11.1942-30.04.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.05.1943-31.07.1943)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 13.05.43 z Kilonii, zatopiony 31.07.43 ††
Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ wybrzeże brazylijskie/ przed Rio de Janeiro i Santos
Sukcesy: 1 statek zatopiony (4161 BRT) + 2 zagłowce zatopione ogniem artylerii pokładowej

10. U 200

dowódca – kpt. mar. Heinrich Schonder (22.12.1942-24.06.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (22.12.1942-31.05.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.06.1943-24.06.1943)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 12.06.43 z Kilonii, zatopiony 24.06.43 †††
Obszar operacyjny: północny Atlantyk/ na południowy zachód od Islandii
Sukcesy: żadne

11. U 847

dowódca – kpt. mar. Friedrich Guggenberger (23.01.1943-01.02.1943 względnie 04.02.1943)
kpt. mar. Wilhelm Rollmann (26.01.1943) (jednodniowe dowództwo)
kpt. mar. Jost Metzler (02.02.1943 względnie 05.02.1943-30.06.1943)
kpt. mar. Herbert Kuppisch (01.07.1943-27.08.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (23.01.1943-30.06.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.07.1943-27.08.1943)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 29.07.43 z Bergen, zatopiony 27.08.43 †††
Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/ Azory/ Morze Sargassowe
Sukcesy: żadne

12. U 848

dowódca – kmr pp. Wilhelm Rollmann (20.02.1943-05.11.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (20.02.1943-31.07.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.08.1943-05.11.1943)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 18.09.43 z Kilonii, zatopiony 05.11.43 †††
Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/ południowy Atlantyk/ na południowy zachód od Wyspy Wniebowstąpienia (U 848 był w drodze na Ocean Indyjski)
Sukcesy: 1 statek zatopiony (4573 BRT)

13. U 849

dowódca – kpt. mar. Heinz-Otto Schultze (11.03.1943-25.11.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (11.03.1943-30.09.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.10.1943-25.11.1943)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 02.10.43 z Kilonii, zatopiony 25.11.43 †††
Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/ południowy Atlantyk/ na zachód od ujścia rzeki Kongo (U 849 był w drodze na Ocean Indyjski)
Sukcesy: żadne

14. U 850

dowódca – kmr pp. Klaus Ewerth (17.04.1943-20.12.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (17.04.1943-31.10.1943)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.11.1943-20.12.1943)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 18.11.43 z Kilonii, zatopiony 20.12.1943 †††
Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/ na zachód od Madery (U 850 był w drodze na Ocean Indyjski)
Sukcesy: żadne

15. U 851

dowódca – kmr pp. Hannes Weingärtner (21.05.1943-27.03.1944)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (21.05.1943-31.01.1944)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.02.1944-30.03.1944)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 26.02.44 z Kilonii, zatopiony po 27.03.44 †††
Obszar operacyjny: Atlantyk
Sukcesy: żadne

16. U 852

dowódca – kpt. mar. Heinz-Wilhelm Eck (15.06.1943-03.05.1944)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (15.06.1943-31.01.1944)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.02.1944-03.05.1944)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 18.01.44 z Kilonii, zatopiony 03.05.1944 †
Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/ południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ Morze Arabskie/ wybrzeże Somalii
Sukcesy: 2 statki zatopione (9972 BRT)

17. U 859

dowódca – kpt. mar. Johann Jebesen (08.07.1943-23.09.1944)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (07.07.1943-31.03.1944)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.04.1944-23.09.1944)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 08.04.44 z Marviken, zatopiony 23.09.44 †
Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/ południowy Atlantyk/ Ocean Indyjski/ Zatoka Adeńska/ Cieśnina Malakka/ przed Penangiem
Sukcesy: 3 statki zatopione (20 849 BRT) + 1 statek uszkodzony (ok. 10 000 BRT)

18. U 860

dowódca – kmr pp. Paul Büchel (12.08.1943-15.06.1944)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (12.08.1943-31.03.1944)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.04.1944-15.06.1944)
1 rejs bojowy:
1. Wyjście 11.04.44 z Kilonii, zatopiony 15.06.44 †

Załoga U 861 pozuje do pamiątkowej fotografii, 2 września 1943 roku.

Fot. zbiory Andreas Dwulecki



Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/ południowy Atlantyk/ na południe od Wyspy Świętej Heleny (U 860 maszerował na Ocean Indyjski)
Sukcesy: żadne

19. U 861

dowódca – kmr pp. Jürgen Oesten (02.09.1943-do końca wojny)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (02.09.1943-31.03.1944)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.04.1944-30.09.1944)
(OF) 33 Flotylla Okrętów Podwodnych – Flensburg (01.10.1944-08.05.1945)
2 rejsy bojowe:
1. Wyjście 20.04.44 z Kilonii, zawinięcie 23.09.44 do Penangu
Obszar operacyjny: południowy Atlantyk/ wybrzeże brazylijskie/ Rio de Janeiro/ na południowy wschód od Afryki Południowej/ Ocean Indyjski/ Madagaskar
2. Wyjście 15.01.45 z Surabai, zawinięcie 19.04.45 do Trondheim
Obszar operacyjny: Ocean Indyjski/ południowy Atlantyk/ środkowy Atlantyk/ północny Atlantyk
Sukcesy: 4 statki zatopione (22 048 BRT) + 1 statek uszkodzony (8139 BRT)

20. U 862

dowódca – kmr pp. Heinrich Timm (07.10.1943-do końca wojny)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (07.10.1943-30.04.1944)
(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.05.1944-30.09.1944)
(OF) 33 Flotylla Okrętów Podwodnych – Flensburg (01.10.1944-08.05.1945)

2 rejsy bojowe:

1. Wyjście 03.06.44 z Narviku, zawinięcie 09.09.44 do Penangu

Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/ południowy Atlantyk/ na południowy wschód od południowej Afryki/ Ocean Indyjski/ Madagaskar

2. Wyjście 18.11.44 z Batawii, zawinięcie 15.02.45 do Batawii

Obszar operacyjny: Ocean Indyjski/ Pacyfik/ na zachód i południe od Australii/ przed Adelaide i Sydney

Sukcesy: 7 statków zatopionych (42 374 BRT)

21. U 863

dowódca – kpt. mar. Dietrich von der Esch (03.11.1943-29.09.1944)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (03.11.1943-30.06.1944)

(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.07.1944-29.09.1944)

1 rejs bojowy:

1. Wyjście 26.07.44 z Trondheimu, zatopiony 29.09.44 †††

Obszar operacyjny: środkowy Atlantyk/południowy Atlantyk/na południowy wschód od Pernambuco (U 863 podążył w kierunku Oceanu Indyjskiego)

Sukcesy: żadne

22. U 864

dowódca – kmr ppor. Ralf-Reimar Wolfram (09.12.1943-09.02.1945)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (09.12.1943-31.10.1944)

(OF) 33 Flotylla Okrętów Podwodnych – Flensburg (01.11.1944-09.02.1945)

1 rejs bojowy:

1. Wyjście 07.02.45 z Bergen, zatopiony 09.02.45 †††

Obszar operacyjny: na zachód od Bergen
Sukcesy: żadne

23. U 871

dowódca – kpt. mar. Erwin Ganzer (15.01.1944-26.09.1944)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (14.01.1944-31.07.1944)

(OF) 12 Flotylla Okrętów Podwodnych – Bordeaux (01.08.1944-26.09.1944)

1 rejs bojowy:

1. Wyjście 31.08.44 z Trondheim, zatopiony 26.09.44 †††

Obszar operacyjny: północny Atlantyk/ środkowy Atlantyk/ na północny zachód od Azorów (U 871 podążył w kierunku Oceanu Indyjskiego)

Sukcesy: żadne

24. U 872

dowódca – kpt. mar. KL Peter-Ottmar Grau (10.02.1944-29.07.1944)



Tym razem U 874 w Szczecinie.

Fot. zbiory Andreas Dwulecki

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (10.02.1944-29.07.1944)

Rejsy bojowe: żadne

Sukcesy: żadne

25. U 873

dowódca – kpt. mar. Friedrich Steinhoff (01.03.1944-17.05.1945)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (01.03.1944-31.01.1945)

(OF) 33 Flotylla Okrętów Podwodnych – Flensburg (01.02.1945-08.05.1945)

1 rejs bojowy:

1. Wyjście 30.03.45 z Kristiansandu, zawinięcie 17.05.45 do Portsmouth (USA) – kapitulacja

Obszar operacyjny: zachodni Atlantyk/ Morze Karaibskie/ wschodnie wybrzeże

USA/ Portsmouth/ New Hampshire
Sukcesy: żadne

26. U 874

dowódca – kpt. mar. Theodor Petersen (08.04.1944-do końca)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych – Szczecin (08.04.1944-28.02.1945)

(OF) 33 Flotylla Okrętów Podwodnych – Flensburg (01.03.1945-08.05.1945)

(nie zdążył wypłynąć)

Rejsy bojowe: żadne

Sukcesy: żadne

27. U 875

dowódca – kpt. mar. Georg Preuss (21.04.1944-do końca)

(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych –

Szczecin (21.04.1944-28.02.1945)
(OF) 33 Flotylla Okrętów Podwodnych
– Flensburg (01.03.1945-08.05.1945)
(nie zdążył wypłynąć)
Rejsy bojowe: żadne
Sukcesy: żadne

28. U 876

dowódca – kpt. mar. Rolf Bahn
(24.05.1944-05.05.1943)
(OS) 4 Flotylla Okrętów Podwodnych –
Szczecin (24.05.1944-05.05.1945)
Rejsy bojowe: żadne
Sukcesy: żadne

Okręty podwodne typu IXD₂ zostały
skonstruowane jako okręty oceaniczne
dalekiego zasięgu i tak też były eksploa-
towane. Obszary operacyjne znajdowały
na dalekiej południowo-wschodniej Azji
na Oceanie Indyjskim aż po Australię

i Pacyfik, jak również na południowym
Atlantyku przed wybrzeżem Brazylii.
Te odległe obszary operacyjne wymaga-
ły od załóg wielomiesięcznego pobytu
na morzu bez możliwości zawinięcia do
bazy. Podczas tych rejsów bojowych do
południowo-wschodniej Azji ustanowio-
no nowe rekordy długości trwania rejsu
bojowego w historii istnienia okrętów
podwodnych. Następujące okręty pod-
wodne przebywały na morzu bez zawi-
niania do baz:

U 196 – 225 dni, *U 181* – 206 dni i *U 198*
– 200 dni.

U 196 – dowódca kpt. mar. Eitel-Frie-
drich Kentrat

Wyjście: 13.03.1943 Kilonia

Zawinięcie: 23.10.1943 Bordeaux – 225
dni na morzu

Obszar operacyjny: południowy Atlan-
tyk/ Ocean Indyjski/ Durban/ East Lon-

don/ Port Elisabeth/ Kanał Mozambicki/
Seszele/ Komory/ Madagaskar
U 181 – dowódca kmr ppor. Wolfgang
Lüth

Wyjście: 23.03.1943 Bordeaux

Zawinięcie: 14.10.1943 Bordeaux – 206
dni na morzu

Obszar operacyjny: południowy Atlan-
tyk/ południowa Afryka/ Ocean Indyjski
U 198 – dowódca kmr por. Werner
Hartmann

Wyjście: 09.03.1943 Kilonia

Zawinięcie: 24.09.1943 Bordeaux – 200
dni na morzu

Obszar operacyjny: południowy Atlan-
tyk/ Ocean Indyjski/ południowa Afryka/
na południe od Madagaskaru/Mauritius
(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka niemieckiego
Rafał Mariusz Kaczmarek

Daty budowy okrętów							
	Nr okrętu	Nr poczty polowej	Data zamówienia	Nr budowy	Poł. stępki	Wodowanie	Rozp. służby
1.	<i>U 177</i>	M 16 669	5/28/1940	1017	11/25/1940	01.10.1941	14.03.1942
2.	<i>U 178</i>	M 36 887	5/28/1940	1018	12/24/1940	25.10.1941	14.02.1942
3.	<i>U 179</i>	M 43 832	5/28/1940	1019	1/15/1941	18.11.1941	07.03.1942
4.	<i>U 181</i>	M 45 435	8/15/1940	1021	3/15/1941	30.12.1941	09.05.1942
5.	<i>U 182</i>	M 05 593	8/15/1940	1022	4/7/1941	03.03.1942	30.06.1942
6.	<i>U 196</i>	M 49 255	11/4/1940	1042	6/10/1941	24.04.1942	11.09.1942
7.	<i>U 197</i>	M 49 177	11/4/1940	1043	7/5/1941	21.05.1942	10.10.1942
8.	<i>U 198</i>	M 49 158	11/4/1940	1044	8/1/1941	15.06.1942	03.11.1942
9.	<i>U 199</i>	M 50 247	4/10/1941	1051	1/31/1942	14.10.1942	03.12.1942
10.	<i>U 200</i>	M 49 039	11/4/1940	1046	11/3/1941	10.08.1942	22.12.1942
11.	<i>U 847</i>	M 49 998	1/20/1941	1053	11/23/1941	05.09.1942	23.01.1943
12.	<i>U 848</i>	M 50 593	1/20/1941	1054	1/6/1942	06.10.1942	20.02.1943
13.	<i>U 849</i>	M 51 402	1/20/1941	1055	1/20/1942	31.10.1942	11.03.1943
14.	<i>U 850</i>	M 41 858	1/20/1941	1056	3/17/1942	07.12.1942	17.04.1943
15.	<i>U 851</i>	M 51 969	1/20/1941	1057	3/18/1942	15.01.1943	21.05.1943
16.	<i>U 852</i>	M 52 771	1/20/1941	1058	4/15/1942	28.01.1943	15.06.1943
17.	<i>U 859</i>	M 53 706	6/5/1941	1065	5/15/1942	02.03.1943	08.07.1943
18.	<i>U 860</i>	M 54 813	6/5/1941	1066	6/15/1942	23.03.1943	12.08.1943
19.	<i>U 861</i>	M 54 873	6/5/1941	1067	7/15/1942	29.04.1943	02.09.1943
20.	<i>U 862</i>	M 52 685	6/5/1941	1068	8/15/1942	08.06.1943	07.10.1943
21.	<i>U 863</i>	M 53 881	6/5/1941	1069	9/15/1942	29.06.1943	03.11.1943
22.	<i>U 864</i>	M 54 842	6/5/1941	1070	10/15/1942	12.08.1943	09.12.1943
23.	<i>U 871</i>	M 19 451	8/25/1941	1079	11/14/1942	07.09.1943	15.01.1944
24.	<i>U 872</i>	M 50 158	8/25/1941	1080	12/25/1942	20.10.1943	10.02.1944
25.	<i>U 873</i>	M 50 271	8/25/1941	1081	2/17/1943	11.11.1943	01.03.1944
26.	<i>U 874</i>	M 00 459	8/25/1941	1082	3/17/1943	21.12.1943	08.04.1944
27.	<i>U 875</i>	M 19 456	8/25/1941	1083	5/11/1943	16.02.1944	21.04.1944
28.	<i>U 876</i>	M 36 700	8/25/1941	1084	6/5/1943	29.02.1944	24.05.1944



Amerykańskie krążowniki ciężkie typu „Baltimore” i „Oregon City”

Boston (CA-69) – drugi z ciężkich krążowników typu Baltimore sfotografowany w Bostonie w dniu wejścia do służby – 30 czerwca 1943 roku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Geneza i projektowanie

Traktat, stanowiący efekt morskiej konferencji rozbrojeniowej w Waszyngtonie, która trwała od 12 listopada 1921 roku do 6 lutego 1922 roku, zabraniał budowy krążowników o wyporności ponad 10 000 ton i uzbrojonych w działa kalibru większego niż 203 mm. Spełniając te ograniczenia, Stany Zjednoczone będące jednymi z głównych jego sygnatariuszy do początków lat trzydziestych ubiegłego wieku wprowadziły do służby 8 „waszyngtońskich” krążowników ciężkich typów: *Pensacola* i *Northampton*. W budowie znajdowały się wówczas dwie kolejne jednostki typu *Portland*, których stępki położono na początku 1930 roku.

Dalsze ograniczenia w budowie krążowników zostały wprowadzone przez I londyńską konferencję morską, która miała miejsce od 21 stycznia do 22 kwietnia 1930 roku. Zgodnie z artykułem 15 podpisanego układu krążowniki zostały podzielone na dwie podklasy, tj. uzbrojone w działa artylerii głównej kalibru powyżej 155 mm oraz poniżej tego kalibru. Tonaż, który sygnatariusze układu mogli osiągnąć w tej klasie okrętów do 31 grudnia 1936 roku

został zlimitowany w następnym artykule traktatu. Zgodnie z jego zapisami Stany Zjednoczone mogły zbudować łącznie 180 tys. ton jednostek z działami artylerii głównej kalibru ponad 155 mm. Trzy ostatnie takie okręty USA mogły przy tym wprowadzić do służby w latach 1936-1938. Zamiennie zgodnie z artykułem 18 mogły zbudować krążowniki z działami kalibru poniżej 155 mm. Stosując ograniczenia jakościowe traktatu waszyngtońskiego w ramach przyznanego limitu Stany Zjednoczone mogły więc zbudować łącznie 18 krążowników ciężkich. W pierwszej połowie lat trzydziestych wprowadziły więc do służby pięć jednostek typu *New Orleans* oraz kontynuowały budowę kolejnego okrętu wg nieco zmodernizowanego projektu¹. Do wykorzystania przyznanego limitu wyporności mogły więc zbudować jeszcze dwa ciężkie krążowniki, na które fundusze przyznano w latach finansowych 1934 i 1935. Pierwszy z tych okrętów – *Vincennes* (CA-44) powstał w oparciu o zmodernizowany projekt krążowników typu *New Orleans*.

Wprowadzenie przez traktat londyński ograniczeń ilościowych na budowę krążowników ciężkich, przy wyko-

rzystaniu tych limitów przez większość mocarstw morskich spowodowało rozpoczęcie wyścigu zbrojeń w dziedzinie budowy krążowników z działami artylerii głównej kalibru mniejszego niż 155 mm. Ponieważ Stany Zjednoczone, poza zbudowanymi w pierwszej połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku dziesięcioma krążownikami typu *Omaha* nie posiadały okrętów tej klasy, Biuro Budów i Remontów przystąpiło do intensywnych prac projektowych nad nowym typem lekkich krążowników. W tym czasie w Japonii, co raportował amerykański attachat wojskowy, trwała budowa jednostek wielkości ciężkiego krążownika, ale uzbrojonych w 15 dział kalibru 155 mm². Spowodowało to przyspieszenie projektowania podobnych okrętów także w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Nowoprojektowane lekkie krążowniki amerykańskie określane jako typ *Brooklyn* miały wy-

1. Zaliczany do typu *New Orleans* krążownik *Quincy* (CA-39) różnił się od niego gabarytami wieży dowodzenia oraz kominami o mniejszej średnicy, co miało zmniejszyć wyporność i poprawić stateczność.

2. Były to 4 krążowniki typu *Mogami* o wyporności standardowej 8500 ts i wymiarach: 201,5 m x 18,0 m x 5,5 m.

porność standardową około 10 000 ton, były więc również zbliżone wielkością do krążowników ciężkich³, a ich artylerię główną stanowiło 15 dział kalibru 152 mm. Inaczej jednak niż wcześniejsze jednostki amerykańskie tej klasy wyposażono je w gładkopokładowy kadłub o stosunkowo wysokiej wolnej burcie. Dzięki dużej objętości mieściły się w nim swobodnie urządzenia napędowe o mocy rzędu 100 000 KM, która umożliwiała im osiąganie prędkości 33 węzłów oraz zapasy paliwa pozwalające na duży zasięg pływania. Nowatorskie rozwiązanie stanowiło także ułożenie hangaru dla samolotów pokładowych wewnątrz rufowej części kadłuba.

Zanim Rada Główna, gremium wysokich oficerów zatwierdzające ówczesne charakterystyki wszystkich okrętów amerykańskich, podjęła decyzję co do budowy ostatniego ciężkiego krążownika w ramach limitu traktatu londyńskiego, Biura Budów i Remontów oraz Techniki proponowały wykorzystanie w jego konstrukcji rozwiązań zastosowanych na lekkich krążownikach typu Brooklyn. Biura proponowały wykorzystanie niemal bez zmian kadłuba i układu napędowego, dzięki czemu nowy krążownik miał charakteryzować się lepszymi osiągnięciami niż jednostki typu *New Orleans*. Najważniejszą modyfikacją projektu krążowników typu *Brooklyn* miało być w tym wypadku zastąpienie pięciu jego trzydziałowych wież kalibru 152 mm trzema trzydziałowymi wieżami kalibru 203 mm. Ponieważ propozycja budowy takiego okrętu była ze wszech miar atrakcyjna, w marcu 1934 roku Rada Główna zdecydowała o rekomendacji budowy w roku finansowym 1935 ciężkiego krążownika powstałego w wyniku adaptacji projektu lekkich krążowników typu *Brooklyn*. W ten sposób osiemnastym ciężkim krążownikiem wyczerpującym limit wyporności przyznany Stanom Zjednoczonym na konferencji w Londynie był stanowiący samodzielny typ krążownik *Wichita* (CA-45)⁴.

Kolejne ograniczenia w budowie krążowników ciężkich zostały wprowadzone przez II londyńską konferencję morską, która trwała od 9 grudnia 1935 roku do 25 marca roku następnego. Podpisany jedynie przez Francję, Wielką Brytanię i Stany Zjednoczone układ zezwalał na budowę do 1 stycznia 1943 roku krążowników o wyporności do 8000 ton z działami do 155 mm, czym w rzeczywistości zabraniał w ogóle budowy ciężkich okrętów tej klasy. Zgodnie jednak

z jego artykułami 24 i 25 wybuch wojny lub budowa przez inne państwa okrętów przewyższających parametry traktatowe zwalniały sygnatariuszy układu od przestrzegania jego ustaleń.

Ponieważ szybkostrzelność współczesnych dział artylerii głównej lekkich krążowników była kilkukrotnie większa niż dział kalibru 203 mm (tych pierwszych sięgała 9-10 strzałów na minutę podczas gdy tych drugich nie przekraczała trzech), krążowniki ciężkie nie były w latach poprzedzających drugą wojnę uważane za dysponujące znaczącą przewagą bojową. W szczególności ta wada ich artylerii głównej dawała znać o sobie podczas walki nocnej lub w złych warunkach atmosferycznych, a także w boju z szybko poruszającymi się jednostkami przeciwnika takimi, jakimi były np. niszczyciele, czy kutry torpedowe. Dlatego też w Marynarce Stanów Zjednoczonych lekkie krążowniki były ówczesnie przeznaczone do bezpośredniego wsparcia i osłony w Siłach Bojowych floty, a krążowniki ciężkie wykorzystywano do zadań zwiadowczych w Siłach Rozpoznawczych. W konsekwencji, w planowaniu rozwoju amerykańskiej Marynarki Wojennej niemal do końca dwudziestolecia międzywojennego projektowanie nowych jednostek tej podklasy było uważane za mające znaczenie drugorzędne.

Pod koniec 1939 roku Rada Główna zaproponowała rozpoczęcie nowego programu budowy okrętów, które miałyby zastąpić przestarzałe jednostki o sumarycznym tonażu 400 tys. ton. Wśród tych okrętów znaleźć się miały ciężkie krążowniki powstałe w oparciu o udoskonalony projekt krążownika *Wichita* (CA-45)⁵. Ponieważ w tym czasie niebezpieczeństwo wybuchu wojny stawało się coraz bardziej realne, Rada Główna zaczęła oponować budowie nowych ciężkich krążowników będących wyłącznie udoskonaleniem poprzednika uważając ten okręt za zbyt słabo opancerzony – zwłaszcza w kontekście pojawienia się nowych „supercieżkich” pocisków kalibru 203 mm o zwiększonej sile rażenia. Inną, znacznie bardziej istotną wadą jednostki była jej nienajlepsza stateczność. Spowodowała ona konieczność dobalastowania okrętu dodatkowymi 200 tonami żeliwnych bloków, co oznaczało utratę 200 ton użytecznej jego wyporności. Mimo, że budowa ciężkich krążowników wymagała zgody Kongresu Stanów Zjednoczonych we wrześniu 1939 roku Rada Główna zdecydowała o projektowaniu nowych jednostek równole-

gle do opracowywanego właśnie projektu lekkich krążowników typu *Cleveland* – początkowo ciężki krążownik nowego projektu otrzymał nawet sygnaturę „CA-57”⁶. Opracowane w tym czasie założenia projektu wstępnego nowego ciężkiego krążownika mówiły o zwiększeniu jego szerokości o 0,6 m. Powodowało to wprawdzie zwiększenie wyporności jednostki o około 92 tony, ale umożliwiały rezygnację z dodatkowego balastu. Rada Główna postulowała ponadto uzbrojenie okrętu w artylerię pomocniczą złożoną z sześciu podwójnych stanowisk dział uniwersalnych kalibru 127 mm L/38 zamiast ośmiu pojedynczych stanowisk takich dział stanowiących uzbrojenie krążownika *Wichita* (CA-45).

W dniu 10 października 1939 roku Rada Główna poprosiła branżowe Biura Marynarki o opracowanie projektów przedwstępnych nowych krążowników ciężkich. Niecały miesiąc później (w dniu 3 listopada) Biuro Budów i Remontów przedstawiło dwa warianty nowych jednostek, przy czym dla uniknięcia dobalastowania szerokość ich kadłubów zwiększono do 20,19 m. Wyporność standardową okrętu w wariantcie „1A”⁷ założono na 11 650 ton przy długości około 189 m, a dla wariantu „1B” na 12 000 ton przy długości 195 m. Ten drugi wariant zawierał w sobie dodatkowe 200 ton pochodzące z ciężaru balastu *Wichita* (CA-45), które teraz można było wykorzystać na dodatkową obronę bierną. Dla obydwu wariantów planowano artylerię pomocniczą w postaci dwunastu dział uniwersalnych kalibru 127 mm L/38 w podwójnych wieżach, napęd o mocy 100 000 KM taki jak na krążowniku *Wichita* (CA-45) oraz podobne opancerzenie.

Nowy krążownik miał mieć burto- wy pas pancerny o grubości 152 mm ułożony na blachach ze stali specjalnego zastosowania (STS) o grubości

3. Wymiary ich kadłubów wynosiły: 185,42 m x 18,82 m x 6,93 m.

4. Patrz: artykuł o tym okręcie w: „OW” 3/2002 i 1/2003.

5. Wyporność standard 10 589 ts; pełna 13 015 ts; wymiary: 185,42 m x 18,82 m x 7,24 m; 9 x 203 mm, 100 000 KM; 33 w; uzbrojenie: 8 x 127 mm, 8 km 12,7 mm; 4 wodnosamoloty; załoga 929.

6. Oznaczenie takie znajdowało się na pierwszych dokumentach Biura Okrętów wytworzonych do początków 1940 roku. Pierwszy ciężki krążownik nowego typu miał bowiem pojawić się tuż po dwóch lekkich krążownikach: *Cleveland* (CL-55) oraz *Columbia* (CL-56).

7. Wariant „2” nowych ciężkich krążowników ewaluował później ku uzbrojeniu w artylerię 305 mm krążownikom liniowym typu *Alaska*. Patrz artykuł o tych okrętach w: „OW” 1-2/2002.

16 mm, pancerz wewnętrzny rufowych magazynów amunicji również grubości 152 mm oraz pokład pancerny o grubości 57 mm. Takie opancerzenie miało zabezpieczać jednostkę praktycznie przed ogniem artylerii kalibru 203 mm, przy czym zgodnie ze stosowaną wcześniej zasadą strefa odporności przy upadku pocisków pod kątem 60° zawierała się między 11 tys. m, a niecałe 21 tys. m. Ponieważ jednak Biuro Uzbrojenia proponowało zastosować dla nowych ciężkich krążowników (podobnie jak dla projektowanych równolegle lekkich krążowników typu *Cleveland*), nowy standard określania strefy odporności, tj. dla upadku pocisków pod kątem 90° górna granica strefy przesuwiała się zaledwie do 14 360 m. W dniu 22 listopada Rada Główna poprosiła Biura Uzbrojenia oraz Budów i Remontów o zmodyfikowanie wariantu 1B tak, aby poprawić opancerzenie jednostki wykorzystując zaoszczędzone wcześniej 200 ton jej ciężaru. Zwiększenie grubości pokładu pancernego do 64 mm, kosztem dodatkowych 120 ton ciężaru przesuwowało górną granicę strefy odporności do 22 tys. m. Pozostały zapas ciężaru mógł zostać wykorzystany w następujący sposób: 35 ton zużyto na zwiększenie grubości osłon przeciwdziałkowych stanowisk kontroli ognia z 19 mm do 25 mm; 9 ton na zwiększenie grubości dachów wież artylerii głównej z 64 mm do 76 mm oraz 4 tony na zwiększenie grubości osłon wież artylerii uniwersalnej z 19 mm do 25 mm. Biuro Uzbrojenia proponowało ponadto zwiększyć do grubości 76 mm opancerzenie dachu wieży dowodzenia. Dzięki zwiększeniu grubości pokład okrętu miał być odporny na penetrację bomb o wagomiarze do 454 kg zrzucanych z wysokości mniejszej niż 3 tys. m.

Dla zabezpieczenia magazynów amunicji przed wybuchami podwodnymi Biuro Uzbrojenia rekomendowało ich usytuowanie w miarę możliwości powyżej dna podwójnego okrętu. Podłogi wszystkich magazynów miały być zabezpieczone opancerzeniem grubości 25 mm, co kosztowałoby kolejne 100 ton wyporności krążownika. Zabezpieczenie takie nie stanowiło jednak rzeczywistej ochrony przed wybuchami min o ciężarze ładunku przekraczającym 182 kg, ani torped o ciężarze głowicy ponad 227 kg – mogło jednak ograniczyć rozmiary uszkodzeń. Dawało przy tym odporność na wybuchy bomb lotniczych o wagomiarze do 227 kg w odle-

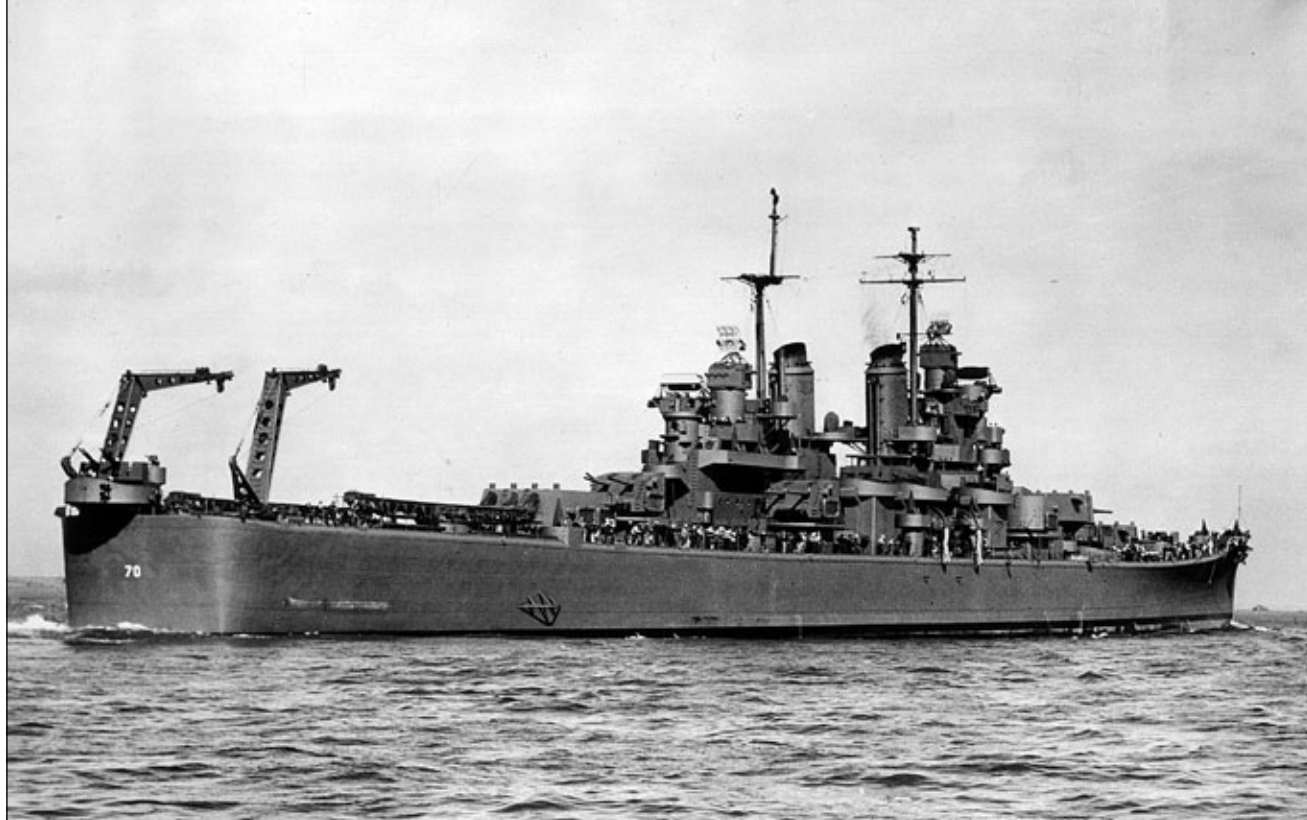
głości większej niż 7,5 m oraz do 454 kg w odległości ponad 12 m.

Kolejnym zagadnieniem, którego rozwiązanie Rada Główna zaleciła Biurowi Uzbrojenia było zwiększenie szybkostrzelności dział artylerii głównej kalibru 203 mm oraz zdolności przebijania jej pocisków. Problem szybkostrzelności był wówczas trudny do rozwiązania ze względu na stosowaną sekwencję strzelania, która wymagała opuszczenia działa do elewacji ładowania, załadowania pocisku i dwóch worków z ładunkami prochowymi o ciężarze 25,4 kg oraz podniesienia działa do elewacji strzału. Im elewacja ładowania była bliższa elewacji strzelania tym krótszy był czas konieczny na opuszczanie i podnoszenie dział. O ile armaty wczesnych ciężkich krążowników amerykańskich były ładowane przy kącie podniesienia +5°, to działa jednostek typu *New Orleans* ładowano przy elewacji +9°, co odpowiadało zasięgowi strzelania niemal 14 tys. m. Kolejnym czynnikiem wpływającym na skrócenie czasu podnoszenia dział było zwiększenie szybkości zmiany elewacji, która na wczesnych krążownikach wynosiła 8°/sek, a na *Vincennes* (CA-44) i *Wichita* (CA-45) zwiększono ją do 10°/sek. Ważny dla szybkostrzelności był także sposób ładowania dział. Podczas gdy na jednostkach typu Northampton dla wszystkich trzech dział zastosowano z boku wieży jeden podnośnik ładunków, z którego ładunki były rozdzielane dopiero po podniesieniu, na okrętach kolejnych typów stosowano indywidualne podnośniki dla każdej z armat. Chociaż w projekcie nowych ciężkich krążowników Biuro Uzbrojenia zamierzało zastosować wszystkie te najlepsze rozwiązania i tak nie można było oczekiwać zwiększenia szybkostrzelności dział ich artylerii głównej powyżej 4 strzałów na minutę na bliskich odległościach i ponad 3 strzałów na minutę na dystansach maksymalnych. Typowa sekwencja ładowania dział składała się bowiem: z 2,5 sekundy na opuszczenie działa, 2 lub 3 sekund na przedmuchanie przewodu lufowego, 4,5 sekundy na podniesienie ładunków, załadowanie, zarygłowanie komory naboju i opuszczenie podnośnika oraz 2,5 sekundy na podniesienie działa do elewacji strzelania. Obliczeniowa przerwa pomiędzy wystrzałami wynosiła więc 11,5 sekundy – w praktyce jednak jej wartość minimalna była bliższa 13 sekund.

W dniu 8 grudnia 1939 roku dowódca Floty Atlantyku admirał Ernest J.

King zasugerował zwiększenie wyporności nowych ciężkich krążowników do 12 000 ton standard tak, aby dodatkowy jej zapas można było wykorzystać na zwiększenie ich obrony biernej. Na prośbę zajmującego się projektem wstępnym okrętów komandora porucznika Edwarda L. Cochrane o uściślenie wielkości, o którą Biuro Budów i Remontów może zwiększyć wyporność w stosunku do traktatowych 10 000 ton, King ograniczył wyporność z tytułu dodatkowej obrony biernej do 500 ton. Każde zwiększenie gabarytów nowych krążowników powodowało bowiem wykluczenie w przyszłej ich służbie możliwości obsługi w istniejących dokach. I tak: dla okrętu o długości 189 m niedostępne stawały się doki w stocznich marynarki: Nr 3 w Norfolk w stanie Wirginia, Nr 1 w Puget Sound w stanie Waszyngton i dok w Portsmouth w stanie New Hampshire. Jednostka o mniejszej długości była jednak przeciążona, a przy tym wolniejsza o 0,25 węzła. Zarówno King, jak i Cochrane byli więc zwolennikami krążownika o długości 195 m. Nadwyżka 1500 ton ponad wyporność *Wichita* (CA-45) została spożytkowana na dodatkowe cztery podwójne stanowiska dział artylerii uniwersalnej kalibru 127 mm wraz z większą ilością amunicji dla nich, 200 ton dodatkowego opancerzenia, a także zwiększenie długości kadłuba o 12,19 m oraz odpowiedni dla poprawy stateczności wzrost jego szerokości.

Wybór wariantu krążowników o dłuższym kadłubie pozwalał ponadto na oddzielenie przedziałów siłowni w sposób dający niezależność każdemu z nich. Na nowych okrętach, podobnie jak na projektowanych równolegle lekkich krążownikach typu *Cleveland*, zamierzano zastosować kotły produkujące parę o większym ciśnieniu i temperaturze niż na wcześniejszych jednostkach, co znacząco poprawiało ekonomikę pracy siłowni zwiększając zasięg pływania. W projekcie wstępnym zakładano przedzielenie kotłowni maszynownią, co znacząco wpływało na poprawę żywotności jednostki. Zrezygnowano przy tym z wyprowadzenia gazów spalinowych poprzez pojedynczy komin uważając, że kanały spalinowe o znacznej długości będą bardziej podatne na uszkodzenia. Dzięki temu sylwetka nowych krążowników ciężkich upodobniła się do wyglądu jednostek typu *Cleveland*, na których szerokie rozstawienie dwóch wysokich kominów o stosunkowo niewielkiej średnicy wynikało



Krażownik *Canberra* (CA-70) – trzeci z pierwszej serii jednostek typu *Baltimore*, dla której charakterystyczne były usytuowane na rufie dwa dźwigi lotnicze oraz poczwórne stanowisko przeciwlotniczych działek kalibru 40 mm pomiędzy nimi. Fot. zbiory Arthur D. Baker III

z umieszczenia pomiędzy nimi przedniej maszynowni. Osiąganie zakładanej dla nowych krążowników prędkości 33 węzłów wymagało zwiększenia mocy ich siłowni do 120 000 KM na wałach – czyli 20 000 KM ponad moc siłowni *Wichita* (CA-45). W projekcie wstępnym jednostek założono również zwiększenie mocy elektrowni okrętowej. Miała ona być wyposażona w cztery turbogeneratory o mocy po 750 kW i dwa spalinowe zespoły prądotwórcze o mocy po 250 kW – na *Wichita* (CA-45) odpowiednio 4 x 400 kW + 2 x 80 kW.

Po dokonaniu kolejnego przybliżenia charakterystyki Rada Główna określiła wyporność nowych krążowników ciężkich na 12 500 ton, przy długości ich kadłuba 199,64 m. Rada obawiała się przy tym, że mające trwać około 6 miesięcy wykonanie projektu jednostek może opóźnić ich budowę. Z drugiej jednak strony konieczność oczekiwania na specjalną zgodę Kongresu mogła również być przyczyną podobnego opóźnienia. W dniu 29 grudnia 1939 roku sekretarz marynarki Charles Edison zaakceptował charakterystykę nowego ciężkiego krążownika, przy czym wówczas jego wyporność standardową określano już na 12 750 ton, a długość na 202,39 m. Do połowy 1940 roku wyporność okrętu wzrosła przy tym najpierw do 12 900 ton, a później do 13 300 ton. Większość z dodatkowego jej przyrostu spożytkowano na przedłużenie burtowego pasa pancernego oraz zwiększenie powierzchni osłon przeciwdziałkowych.

W dniu 27 maja 1940 roku Sekretarz Marynarki przedstawił program rozbudowy floty, w ramach którego miały być także zbudowane cztery nowe ciężkie krążowniki. Choć Rada Główna uważała, że projektowane jednostki mają zbyt słabe opancerzenie nie mogące stanowić wystarczającej ochrony przed nowymi pociskami przeciwpancernymi o ciężarze 152 kg, w dniu 1 lipca 1940 roku pierwsza seria krążowników o sygnaturach od CA-68 do CA-71 została zamówiona w należącej do Bethlehem Steel Co. stoczni Fore River w Quincy, w stanie Massachusetts. Od nazwy pierwszej jej jednostki nowe krążowniki zostały nazwane typem *Baltimore*. Ponieważ Biuro Okrętów było wówczas mocno obciążone wykonywaniem różnych prac koncepcyjnych i projektowych, w dniu 16 lipca zaawansowany w 50-70% projekt kontraktowy nowych ciężkich krążowników został przekazany mającej je budować stoczni. Projekt kontraktowy okrętów został ukończony przez Bethlehem Steel Co. w dniu 19 września i zatwierdzony w dniu 15 października 1940 roku.

Opis konstrukcji Artyleria główna

Artyleria główna krążowników typów *Baltimore* i *Oregon City* składała się z dziewięciu armat kalibru 203 mm L/55. Krążownik *Baltimore* (CA-68) był uzbrojony w działa wersji Mk 12 Mod. 1, a pozostałe jednostki w armaty wersji Mk 15 Mod.0. Działa artylerii głównej

zostały usytuowane w trzech trójdziałowych wieżach, umieszczonych po dwie w częściach dziobowych w superpozycji jedna nad drugą oraz po jednej w rufowych częściach okrętów. Armaty te stanowiły lżejszą wersję wcześniejszych dział kalibru 203 mm L/55 ciężkich krążowników amerykańskich i po raz pierwszy zostały zastosowane w potrójnych wieżach działowych czterech jednostek typu *New Orleans*⁸ oraz w trójdziałowych wieżach krążownika *Wichita* (CA-45) będącego protoplastą krążowników typów *Baltimore* i *Oregon City*.

Całkowita długość armat kalibru 203 mm L/55 wynosiła 11 405 mm, a długość przewodów ich luf 11 115 mm (około 54,7 kalibrów). Wewnętrzne przewody przewodów lufowych były chromowane i posiadały na długości 9491 mm gwint o skoku wynoszącym 1/35 dla wersji Mk 12/0 i 1/25 dla pozostałych. Długość komór nabojoych dział wynosiła 1524 mm, a jej objętość 79,6 dm³. Do ryglowania komór nabojoych służyły otwierane w dół, wahliwe mechanizmy zamkowe typu Welin zamykane pneumatycznie za pomocą powietrza o ciśnieniu 12,25 kG/cm² z systemu eżektora gazowego Mk 15 Mod. 1, którego wydajność wynosiła 650 m³/h. Przewidywana żywotność lufy sięgała 715 wyrzάλów. Ciężar pojedynczego działka wraz z zamkiem wynosił około 17,4 tony.

8. Były to: *Tuscaloosa* (CA-37), *San Francisco* (CA-38), *Quincy* (CA-39) i *Vincennes* (CA-44).

Działa kalibru 203 mm L/55 Mk 12 były przystosowane do wystrzeliwania nowych, tzw. superciężkich pocisków przeciwpancernych Mk 21 oraz stosowanych uprzednio dla dział tego kalibru pocisków przeciwpancernych Mk 19 i burzących Mk 24. Do odpalania pocisków służyły nitrocelulozowe ładunki miotające o masie 39 kg, rozdzielone na dwa worki prochowe, inicjowane ładunkiem zapłonowym Mk 15 Mod. 1. Przy strzelaniu pociskami przeciwpancernymi Mk 21 gazy prochowe wytwarzały w komorach nabojoych ciśnienie 2 870 kG/cm². Wynoszący 810 mm odrzut dział był kompensowany oporopowrotnikami pneumatycznymi o ciśnieniu początkowym 84 kG/cm².

Zamocowane w samodzielnych łozach armaty mogły być podnoszone indywidualnie. Konstrukcja wież umożliwiała podnoszenie dział do maksymalnej elewacji +41°, a minimalny kąt ich podniesienia wynosił -5°. Zmiana elewacji dokonywana była dla każdej z armat za pomocą indywidualnego układu elektrohydraulicznego Ford-Waterbury Mk 19 napędzanego przez oddzielne dla każdego działu silniki elektryczne o mocach po 15 KM. Działa były ładowane przy stałym kącie podniesienia +9°, po czym mogły być podnoszone do żądanej elewacji oddzielnie z prędkością 8°/s. W praktyce jednak, dzięki mechanizmowi blokującemu, wszystkie trzy działa były zwykle ryglowane jednocześnie i podnoszone wspólnie. Średnice zewnętrzne bieżni łożysk wałkowych wynosiły 6020 mm. Obracanie wieży w płaszczyźnie poziomej było możliwe maksymalnie o ±150° za pomocą elektrohydraulicznego mechanizmu obrotu Ford-Waterbury Mk 18 Mod.1 napędzanego silnikiem elektrycznym o mocy

75 KM, z maksymalną prędkością 5°/s. Trójdziałowe wieże artylerii głównej kalibru 203 mm ważyły po 302-309 tony. Cięższe były przy tym wieże usytuowane na pokładach dziobowych. Ze względu na konieczność zwiększenia odporności na podmuchy wystrzałów dział wież usytuowanych ponad nimi miały one bowiem wzmocnione konstrukcje stropów.

Pociski kalibru 203 mm były przechowywane w pozycji pionowej na specjalnych stojakach we wnętrzach wież. Zapas pocisków na krążownikach typu *Baltimore* i *Oregon City* wynosił 100 sztuk na działo. Ich podnoszenia dokonywano za pomocą indywidualnych dla każdego działu podajników Mk 27, których napęd stanowiły silniki elektryczne o mocach po 10 KM. Producentem podajników dla jednostek o sygnaturach od CA-68 do CA-75 była firma Waterbury, dla pozostałych okrętów Vickers. Indywidualne dla każdego działu podajniki rezerwowe pocisków Mk 6 produkcji firmy Vickers były napędzane silnikami o mocach po 3 KM. Ładowanie pocisków do komór nabojoych odbywało się za pomocą indywidualnych dla każdego działu dosyłaczy Mk 17, napędzanych silnikami o mocach po 15 KM. Producentem dosyłaczy była firma Waterbury. Podawanie ładunków prochowych było dwustopniowe i indywidualne dla każdego działu. Napęd dolnych podnośników Mk 30 produkcji firmy Waterbury stanowiły silniki o mocach po 25 KM. Każdy z indywidualnych górnych podnośników Mk 28 produkcji firmy Northern były napędzane dwoma silnikami o mocach po 2 KM. Taki system umożliwiał ładowanie dział w czasie około 15 sekund. Załoga trójdziałowej wieży kalibru 203 mm liczyła 66 osób.

Trójdziałowe wieże dział kalibru 203 mm L/50 były wyposażone w regulatory elewacji Mk 12 oraz obrotu wieży Mk 17 produkcji firmy Ford oraz pomocnicze przeliczniki artyleryjskie Mk 6 produkcji New York Navy Yard. Stocznia ta była także dostawcą wskaźników-przebieżników obrotu wieży Mk 44 oraz wskaźników uniwersalnych Mk 12. Wskaźnik celowniczy wieży Mk 2 oraz przebieżnik odległości Mk 1 były wyprodukowane przez Continental Instruments. Uzupełnieniem przyrządów kontroli i kierowania były usytuowane w tylnych częściach wież dalmierze Mk 33 produkcji firmy B & L.

Urządzenia elektryczne wież były zasilane prądem trójfazowym z sieci okrętowej o napięciu 440 V i częstotliwości 60 Hz. Strzelanie dział umożliwiała transformatory artyleryjskie 115/20 V o mocy 200 W oraz cztery rezerwowe baterie prądu stałego 24 V o pojemności 100 Ah.

Artyleria główna kalibru 203 mm była zamontowana w trójdziałowych wieżach, których największa długość wynosiła 9627 mm, a promień obrotu 7290 mm. Osie dział w wieżach były oddalone od siebie o 1700 mm, a wysokość trzpieni obrotowych armat ponad dno podwójne okrętów wynosiła dla wieży: Nr 1 – 13,44 m, Nr 2 – 16,29 m oraz dla wieży Nr 3 – 12,46 m. Wieże były osłonięte z przodu pancierzem czołowym o grubości 203 mm. Boki wież osłaniał pancierz, którego grubość wynosiła 95 mm w części przedniej wież oraz 51 mm w tylnej. Dachy wież osłaniały płyty o grubości 76 mm, a tyły 38 mm. Wieże dział artylerii głównej były posadowione na barbetach w kształcie odwróconego stożka o średnicach wewnętrznych 6858 mm na po-

Dane balistyczne pocisków dział 203 mm L/55 Mk 12

Typ	---	Mk 24	Mk 19	Mk 21
Rodzaj	---	burzący	przeciwpancerny	przeciwpancerny
Masa pocisku	kg	118	118	152
Ciśnienie w komorze nabojoyej	kG/cm ²	?	2680	2870
Prędkość wylotowa	m/s	823	853	762
Zasięg przy elewacji 41°	m	27 250	29 130	27 480
Kąt i prędkość upadku pocisku przy strzelaniu z odległości 9140 m	° /m/s	---	6°25'/549	7°31'/519
Kąt i prędkość upadku pocisku przy strzelaniu z odległości 27 430 m	° /m/s	---	51°22'/374	54°27'/394
Zdolność przebijania pancerza burtowego 254/102 mm z odległości	m	---	8230/21 580	9880/26 150
Zdolność przebijania pancerza pokładowego 51/102 mm z odległości	m	---	19 390/27 610	16 820/25 240

Pociski dział artylerii uniwersalnej 127 mm						
Pocisk		Mk 35, Mk 49	Mk 35, Mk 49	Mk 35, Mk 49	-----	Mk 38, Mk 46
Rodzaj		Przeciwlotniczy	Z opóźnieniem	Odlamkowy	Smugowy	Przeciwpancerny
Ciężar	kg	25,03	24,77	24,63	24,67	25,03
Ładunek	kg	3,42	3,57	3,42	-----	-----

ziomie pokładu górnego oraz 6020 mm w dolnej części. Grubość opancerzenia barbety w części górnej wynosiła 160 mm, w dolnej 152 mm.

Artyleria uniwersalna

Artylerię uniwersalną okrętów stanowiło dwanaście półautomatycznych dział kalibru 127 mm L/38 Mk 12 usytuowanych w sześciu podwójnych wieżach Mk 32 Mod. 0. Pierwsza z tych wież była usytuowana w superpozycji ponad dziobowymi wieżami artylerii głównej. Kolejne cztery rozmieszczono na śródokręciach po dwie na każdej z burt. Ostatnie, szóste wieże artylerii uniwersalnej znajdowały się w superpozycji nad rufowymi wieżami artylerii głównej.

Projekt uniwersalnych dział kalibru 127 mm L/38 powstał około 1932 roku, a na uzbrojenie marynarki amerykańskiej armaty te zaczęły wchodzić dwa lata później, stając się niekwestionowanie najlepszymi działami uniwersalnymi okresu wojny. Armaty posiadały długość całkowitą 5683 mm, lufę o długości 4826 mm (38 kalibrów) i ważyły po 1,81 tony bez mechanizmu zamkowego. Wykonane ze stali stopowej lufy były chromowane na całej swej długości. Część lufy o długości 3994 mm, posiadała 45 rowków prawoskrętnego gwintu o skoku 1/30 kalibrów, który nadawał wystrzeliwanym pociskom rotację 208 obrotów na minutę. Zespół komory naboju miał objętość 10,72 dm³. Bagnetowe zamocowania za pomocą śrub o przerywanym gwincie, umożliwiało wymianę luf bez demontażu innych części i mechanizmów dział.

Amunicja dla dział kalibru 127 mm L/38 była dwuczęściowa i składała się z pocisków o długości 527 mm i ciężarze zależnym od rodzaju pocisku. Łuska naboju ważyła 6,01 kg i mogła być wypełniona ładunkiem prochu bezbłyskowego o ciężarze 7,03 kg lub błyskowego ważącego 6,99 kg, blokowany przekładką korkową o grubości 64 mm. Energia wylotowa pocisków wynosiła około 801 tJ, przy ciśnieniu 2835 kg/cm² i prędkości wylotowej (w zależności od ciężaru pocisku i stanu lufy) 762-792 m/s. Odrzut dział wynosił 380 mm. Po każdym z wystrzałów lufy były prze-

dmuchiwane powietrzem o ciśnieniu 12,3 kG/cm² z systemu eżektora gazowego. Zakładana żywotność luf wynosiła około 4600 strzałów, a praktyczna szybkostrzelność 15 strzałów na minutę.

Zasięg dział wynosił 15 900 m przy kącie podniesienia luf 45° i strzelaniu pociskami Mk 49 oraz 11 890 m przy strzelaniu przeciwlotniczym. Pociski przeciwpancerne mogły przebijać pancierz o grubości 127 mm, przy strzelaniu z odległości 3660 m, 76 mm na dystansie 6770 m oraz 51 mm z 10 060 m. Pancierz pokładowy o grubości 25 mm mógł być przebijany przy strzelaniu z odległości 12 620 m.

Zespół dwudziałowej wieży typu Mk 32 Mod. 0 zawierał w części wieżowej armaty, mechanizmy zmiany kąta podniesienia oraz urządzenia celownicze i kontroli ognia. Był oparty na stalowej, odlewanej, zamocowanej na stałe pierścieniowej podstawie. Wewnątrz podstawy znajdowało łożysko oraz wewnętrzna, pierścieniowa zębica mechanizmu obrotu. Elementy toczne łożyska obrotu stanowiły stalowe stożki, a działające na wieżę siły poprzeczne były dodatkowo przenoszone przez niewielkie, wałkowe łożyska pionowe. Silnik o mocy 40 KM oraz przekładnia napędu obrotu usytuowana była wewnątrz wieży. Moment napędowy był przenoszony poprzez trzpień, z zębikiem ząbionym zewnętrznie w stałej zębicy. Zmiana położenia wieży w granicach do ±150° (w zależności od miejsca zamontowania wieży) mogła odbywać się z prędkością 25° na sekundę. Obracający się razem z wieżą trzon sięgał poniżej do pomieszczenia manipulacyjnego. W jego wnętrzu poprowadzono podnośniki pocisków i ładunków prochowych oraz okablowanie energetyczne i komunikacyjne. Do fundamentu był zamocowany na stałe połączeniem śrubowym pierścień, który był osłonięty z zewnątrz dodatkowym pierścieniem, zespolonym na stałe z wieżą. Takie rozwiązanie zapewniało wodoszczelność połączenia wieży z pokładem. Fundamenty wież były przyspawane do prostopadłościennych konstrukcji, w których wnętrzach znajdowały się podręczne magazyny amunicji.

Standardowy zapas pocisków artylerii uniwersalnej 127 mm krążowni-

ków typu *Baltimore* i *Oregon City* wynosił po 500 sztuk na dział. Amunicję umieszczano na podajnikach ręcznie, przy czym każde z dział było wyposażone w oddzielne podnośniki łańcuchowe typu „bez końca” zarówno dla pocisków jak i ładunków. Napęd podnośników amunicji stanowiły silniki o mocach po 10 KM. Ładowanie dział mogło odbywać się przy każdym kącie podniesienia za pomocą mechanicznych dosyłaaczy napędzanych silnikami o mocach po 7,5 KM. Elewacja dział mogła być zmieniana w granicach od -15° do +85° z prędkością 15° na sekundę. Napęd podnośników dział stanowiły silniki o mocy 10 KM.

Urządzenia elektryczne wież były zasilane prądem trójfazowym z sieci okrętowej o napięciu 440 V i częstotliwości 60 Hz. Strzelanie dział umożliwiały transformatory artyleryjskie 115/20 V o mocy 200 W oraz cztery rezerwowe baterie prądu stałego 24 V o pojemności 100 Ah. Dodatkowe wyposażenie wież stanowiły oświetlenie zasilane z transformatora 115/6 V o mocy 150 W oraz układ wentylacji z wentylatorem napędzanym silnikiem elektrycznym o mocy 2 KM.

Ciężar kompletnej, dwudziałowej wieży Mk 32, wyposażonej w opancerzenie o grubości 25 mm z przodu i 19 mm z boków i na dachu wynosił około 48 ton. Obsługę wieży oraz górnego pomieszczenia roboczego stanowiło 27 ludzi. W przypadku prowadzenia ognia ciągłego musieli być oni wspomagani przez dodatkowych marynarzy obsługujących dolną komorę roboczą i magazyny amunicji.

Małokalibrowa artyleria przeciwlotnicza

W pierwotnym projekcie małokalibrowe uzbrojenie przeciwlotnicze krążowników typu *Baltimore* stanowiły cztery poczwórne stanowiska Mk 2 automatycznych działek kalibru 28 mm zwane żargonowo „pianinami chichagowskimi”. Już we wczesnej fazie prac projektowych, na skutek nienajlepszych doświadczeń wojennych, zostały one jednak zastąpione sześcioma poczwórnymi stanowiskami Mk 2 działek przeciwlotniczych kalibru 40 mm Bofors.

Uzbrojenie przeciwlotnicze jednostek uzupełniało dwanaście działek kalibru 20 mm Oerlikon na pojedynczych stanowiskach Mk 1. W lipcu 1942 roku dodano jeszcze dwa poczwórne stanowiska działek 40 mm i trzynaście działek 20 mm. W grudniu tego roku wygospodarowano natomiast jeszcze miejsce dla dwóch dodatkowych stanowisk działek Boforsa. Zwiększono także liczbę działek kalibru 20 mm tak, że w lutym 1943 roku projektowana ich sumaryczna liczba osiągnęła dwadzieścia osiem. Liczbę poczwórnych stanowisk działek kalibru 40 mm Boforsa w czerwcu 1943 roku dla pierwszej serii okrętów (od CA-68 do CA-71) przyjęto ostatecznie na dwanaście. Spośród tych stanowisk sześć było usytuowanych na śródkręciu na walcowych podwyższeniach po trzy na każdej z burt. Pozostałe zaprojektowano w mniej korzystnych położeniach – narażonych na oddziaływanie ciężkich warunków atmosferycznych lub podmuchy dział artylerii głównej. Pierwsze ze stanowisk usytuowano bowiem na pokładzie dziobowym na wręgu 22, dwa po obydwu stronach drugiej wieży artylerii głównej na wręgu 52 i dwa kolejne po obydwu stronach rufowej

wieży artylerii uniwersalnej. Ostatnie, rufowe stanowisko działek przeciwlotniczych Boforsa zaprojektowano na rufowym krańcu pokładu górnego pomiędzy dźwigami lotniczymi. Zamiast krańcowego, poczwórnego stanowiska rufowego na krążownikach drugiej serii (od CA-72 do CA-75) przewidziano po dwa podwójne stanowiska Mk 1 usytuowane po obydwu stronach pojedynczego na tych okrętach dźwigu lotniczego. Dzięki temu uniknięto możliwości kolizji tych działek z obracającymi się katapultami. Kolejne okręty typu były więc również uzbrojone w czterdzieści osiem działek przeciwlotniczych kalibru 40 mm systemu Boforsa tyle, że usytuowanych na jedenastu stanowiskach poczwórnych oraz dwóch podwójnych. W taki sposób rozmieszczono również działka tego kalibru na rufach pozostałych krążowników typu *Baltimore*.

Działka 40 mm L/56 konstrukcji Boforsa miały całkowitą długość 2499 mm i ważyły około 91,6 kg bez mechanizmu zamkowego. Przewody ich luf miały długość 2250 mm (56,3 kalibru) i na długości 1927 mm posiadały 16 rowków gwintu o skoku zmieniającym się z 1/45 do 1/30 kalibru. Objętość komory na-

bojowej wynosiła 0,464 dm³. Działka strzelały nabojami zespolonymi o długości 447,5 mm i ciężarze 2,15 kg. Nitrocelulozowe ładunki miotające w nabojach ważyły 0,314 kg i mogły nadać pociskom przy ciśnieniu 3071 kG/cm², prędkość wylotową 881 m/s. Pozwalało to na uzyskanie zasięgu 10 180 m przy elewacji 45 ° oraz pułapu 6800 m przy strzelaniu przeciwlotniczym. Ciężar odłamkowych pocisków Mk 1 i Mk 2 wynosił 0,900 kg, w tym ładunek wybuchowy 0,068 kg. Ważące 0,899 kg pociski przeciwpancerne M81A1 miały zdolność przebijania pancerza o grubości 30 mm z odległości 1830 m; 15 mm z 3660 m oraz 11 mm na dystansie 5500 m. Zasięg pocisków przeciwpancernych wynosił 8680 m przy kącie podniesienia dział 45°. Działka 40 mm Bofors były ładowane z góry, przy czym amunicja do nich była dostarczana za pomocą czteronabojowych łódek ważących po 8,6 kg. Praktyczna szybkostrzelność działek sięgała 150 strzałów na minutę, a żywotność luf około 9500 strzałów.

Podwójne stanowiska Mk 1 działek kalibru 40 mm Bofors składały się z lewego działka Mk 1 oraz prawego Mk 2, których osie były oddalone od siebie

Saint Paul (CA-73) – należał do drugiej serii krążowników typu *Baltimore* zbudowanych przez Fore River Shipyard w Quincy. Ich wyróżnikiem oraz wszystkich kolejnych okrętów tego typu były pojedyncze dźwigi lotnicze. Fotografia wykonana w dniu 15 marca 1945 roku w Zatoce Massachusetts. Fot. zbioru Arthur D. Baker III

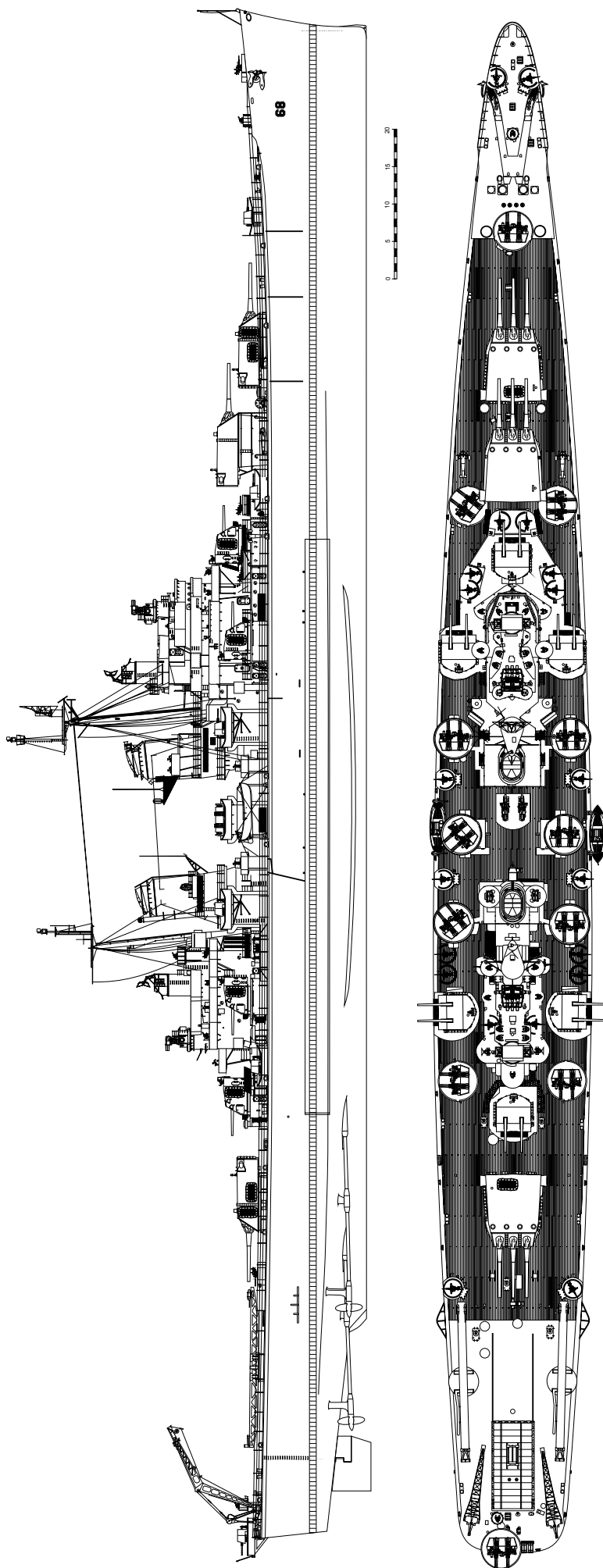


o 243 mm. Ich podzespoły (z wyjątkiem luf) nie były zastępowalne. Stanowiska mogły obracać się w płaszczyźnie poziomej o 360°, z prędkością 26° na sekundę. Kąt podniesienia w granicach -15° do +90° mógł być zmieniany z szybkością 24° na sekundę. Bez osłony stanowisko Mk 1 ważyło 4,5 tony.

Poczwórne stanowiska Mk 2 działek kalibru 40 mm Bofors składały się z dwóch, oddalonych od siebie o 1524 mm podwójnych zespołów, usytuowanych na wspólnej podstawie i otoczonych wspólną osłoną przeciwdławkową o grubości 10 mm. Kąt podniesienia w granicach -15° do +90° mógł być zmieniany z szybkością 24° na sekundę. Elewacja wszystkich działek była zmieniana jednocześnie, chociaż w przypadkach awaryjnych pary działek mogły zostać rozsprzęglone i każda z nich mogła być podnoszona oddzielnie. Wszystkie napędy posiadały przekładnie hydrauliczne, przy czym silnik napędu podniesienia miał moc 5 KM, a napędu obrotu 7,5 KM. Ciężar stanowiska wynosił 10,5-10,8 tony, a wraz z osłoną o 770 kg więcej.

Uzupełnienie małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej krążowników stanowiły działka kalibru 20 mm L/70 Mk 4 Oerlikon. Wchodzące do służby okręty pierwszych dwóch serii typu *Baltimore* (od CA-68 do CA-75) były uzbrojone w 28 działek na pojedynczych stanowiskach Mk 4. Pozostałe jednostki tego typu otrzymały po 26 działek na podwójnych stanowiskach Mk 24. Działka 20 mm Oerlikon posiadały całkowitą długość 1452 mm i ważyły około 68 kg wraz z mechanizmem zamkowym. Ich lufy miały długość 70 kalibrów i posiadały 9 rowków gwintu o skoku 1/36 kalibru. Ładunki miotające w nabojach ważyły 0,028 kg i mogły nadać pociskom prędkość wylotową 844 m/s. Pozwalało to na uzyskanie zasięgu 4400 m przy elewacji 45° oraz 3060 m przy strzelaniu przeciwlotniczym. Do działek tych stosowano pociski Mk 3 o ciężarze 0,123 kg, w tym ładunek wybuchowy 0,011 kg lub 0,0077 kg oraz Mk 4 ważące 0,117 kg, w tym ładunek 0,0045 kg. Działka 20 mm L/70 Mk 4 Oerlikon były montowane na pojedynczych stanowiskach Mk 4 i podwójnych Mk 24, które ważyły odpowiednio 769 kg i 635 kg. Kąt podniesienia działek mógł być zmieniany ręcznie za pomocą mechanicznego podnośnika w granicach -5° do +87° (stanowiska Mk 4) albo -15° do +90° (stanowiska Mk 24). W płaszczyźnie poziomej działka mogły być obracane o 360°,

Baltimore, 1945



przy czym zarówno obrót jak i ustawianie działek w kierunku celu, na stanowiskach pojedynczych i podwójnych odbywało się za pomocą za pomocą barków i ramion celowniczych opartych o odpowiednie uchwyty. Standardowe wyposażenie działek stanowiły celowniki pierścieniowe, za pomocą których strzelcy mogli śledzić obiekt i celować, zgodnie z własną oceną sytuacji. Dodatkowym wspomaganie kierowania ogniem każdego z działek 20 mm, były obserwacje skutków strzelania dokonywane przez ładowniczych. Praktyczna szybkostrzelność działek 20 mm sięgała 450 strzałów na minutę, a żywotność ich luf 9000 strzałów.

Całe uzbrojenie krążowników typu *Baltimore* ważyło 977 ton, a zapas ich amunicji około 936 ton.

Kadłub i obrona bierna

Kadłuby ciężkich krążowników typu *Baltimore* i *Oregon City* stanowiły powiększoną wersję kadłuba krążownika *Wichita* (CA-45) oraz wywodzących się z niego lekkich krążowników typu *Cleveland*. Maksymalna długość jednostek wynosiła 205,26 m, a ich długość na linii wodnej 202,39 m. Szerokość kadłubów krążowników typu *Baltimore* i *Oregon City* wynosiła 21,59 m, a ich wysokość boczna 13,10 m. Współczynnik pełnotliwości podwodzia wynosił 0,525, a pełnotliwości owręża 0,858. Zgodnie z założeniami projektowymi wyporność standardowa krążowników typu *Baltimore* została określona na 13 600 ton. Wyporność pełną określano odpowiednio na 17 333 ton, przy zanurzeniu 8,05 m oraz 17 070 ton, przy zanurzeniu 8,03 m. Przy wyporności pełnej 17 304 ton wysokość metacentryczna krążownika *Baltimore* (CA-68) wynosiła 1,679 m, a maksymalne ramię prostujące 1,036 m przy kącie 42°.

Okrety posiadały trzy pokłady ciągłe i dwa nieciągłe w rejonie siłowni, przy czym dolne pokłady ciągłe jak wspomniano wyżej były opancerzone w rejonach siłowni i magazynów amunicji. Wnętrza kadłubów, które na całej długości miały podwójne dno podzielone na 26 przedziałów wodoszczelnych. Krążowniki wyposażono w centrale dowodzenia, które na jednostkach pierwszej serii zlokalizowano we wnętrzu przedniej nadbudówki. *Baltimore* (CA-68) i *Boston* (CA-69) otrzymały powiększoną centralę radiolokacji czego dokonano kosztem zmniejszenia objętości morskiej kabiny nawigatora i kabiny nawigacyjnej. Górne poziomy nadbu-

dówek dziobowych krążowników zajmowały centrale kontroli ognia artylerii głównej. Poziom niżej usytuowane były sterownie i wspomniane wcześniej centrale dowodzenia, pod którymi znajdowały się kabiny nakresów, a jeszcze niżej kabiny radiowe. Począwszy od krążownika *Pittsburgh* (CA-72) centrale dowodzenia przeniesiono do wnętrza cytadeli pancerniej. Na górnych poziomach nadbudówek rufowych krążowników typu *Baltimore* zlokalizowane były centrale kontroli ognia artylerii głównej oraz uniwersalnej. Magazyny ładunków prochowych dla dział artylerii głównej kalibru 203 mm zostały zlokalizowa-

ne na najniższych pokładach okrętów w przedziałach przyległych do komór roboczych usytuowanych poniżej wież artylerii głównej. Zabezpieczenie dziobowych magazynów i komór roboczych krążowników typu *Baltimore* od strony dolnej stanowił dodatkowy pokład usytuowany nad dnem podwójnym, a rufowych dno potrójne. Całkowity ciężar kadłubów krążowników typu *Baltimore* wynosił 6740 ton, a ciężar ich wyposażenia 911 ton.

Ochronę bierną krążowników typu *Baltimore* i *Oregon City* stanowiło opancerzenie pionowe i poziome oraz układ poprzecznych grodzi pancernych. Zgod-

Fotografia lotnicza *Columbus* (CA-74) wykonane w dniu wejścia okrętu do służby, 8 czerwca 1945 roku, w Zatoce Quincy. Doskonale widoczne rozplanowanie artylerii krążowników.

Fot. zbioru Arthur D. Baker III



nie z założeniami projektowymi zastoso-
sowany system miał zabezpieczyć okrę-
ty przed trafieniami pocisków artylerii
okrętowej kalibru do 203 mm, o ciężarze
około 118 kg wyrzeliwanych ze stre-
fy pomiędzy 14 360 m, a 21 950 m. Dla
supercieżkich pocisków przeciwpan-
cernych o wagomiarze 152 kg strefa ta
zmniejszała się do zakresu pomiędzy
17 920 m, a 19 290 m.

Burtowy pas pancerny rozciągał się
na długości niemal 142 m zaczynając się
przed dziobową wieżą artylerii głównej
i kończąc się za wieżą rufową. Począw-
szy od krążownika *Pittsburgh* (CA-72)
pas pancerny okrętów przedłużono
w kierunku dziobu z wręgu 57 do wrę-
gu 52. Pas ten miał szerokość 3,23 m
i grubość 152 mm na górnej krawędzi
zmniejszającą się do 102 mm na jego
krawędzi dolnej. Na dziobowych i rufo-
wych krańcach pasa burtowego zostały
usytuowane pancerne grodzie poprzecz-
ne o grubości 152 mm. Na wysokości
górnej krawędzi burtowego pasa pan-
cernego usytuowano przykrywający tak
utworzona cytadelę pokład pancerny
o grubości 64 mm. Płytami takiego sa-
mego pancerza były także przykryte ma-
gazyny miotających ładunków procho-
wych artylerii głównej⁹. Burty w części
podwodnej kadłuba w ich rejonie posia-
dały opancerzenie o grubości 76 mm.
Zgodnie z projektem, wieża dowodzenia
krążowników miała zostać opancerzo-
na płytami o grubości 152 mm z boków,
76 mm na dachu oraz 38 mm na podłó-
dze. Rury komunikacyjne miały zostać
osłonięte pancerzem o grubości 38 mm.
Ze względu na konieczność kompen-
sacji ciężaru rosnącej w trakcie projek-
towania okrętów liczby działek mało-
kalibrowej artylerii przeciwlotniczej,
we wrześniu 1943 roku dla pierwszych
sześciu krążowników noszących sygnat-
urę od CA-68 do CA-73 Rada Główna
zaakceptowała zmieniony kształt wieży
dowodzenia. Jej opancerzenie zmniej-
szono przy tym do 64 mm. Zwiększone
zostało natomiast do 165 mm opance-
rzenie sterowni, a jej tylnej grodzi po-
przecznej do 140 mm. Zrezygnowano
z opancerzenia rury komunikacyjnej
stosując w jego miejsce dodatkową war-
stwę ze stali specjalnego zastosowania
(STS) o grubości 51 mm. Począwszy
od *Columbus* (CA-74) na wieżach do-
wodzenia kolejnych krążowników sto-
sowano boczne opancerzenie o grubo-
ści 165 mm, na ich dachach 76 mm,
na podłogach 64 mm. Rury komunika-
cyjne miały tych jednostek były osłonie-
te pancerzem o grubości 51 mm. Podob-

nie jak wieże dowodzenia na okrętach
tych były opancerzone sterownie. Ciężar
całości opancerzenia ciężkich krążow-
ników typu *Baltimore* wynosił 1819 ton,
a typu *Oregon City* 1772 tony.

Siłownie i właściwości morskie

Siłownie krążowników typów *Bal-
timore* i *Oregon City* zajmowały sześć
przedziałów wodoszczelnych na śród-
okręciu, których łączna długość sięga-
ła 60,89 m. Dla zwiększenia żywotności
okrętów kotłownie i maszynownie usy-
tuowano naprzemiennie. Skrajny prze-
dział rufowy stanowiła maszynownia
z dwoma turbozespołami napędowymi
poruszającymi śruby wewnętrzne oraz
dwoma turbogeneratorami prądotwór-
czymi. Następne dwa przedziały stano-
wiły dwie kotłownie, przy czym w każ-
dej z nich usytuowano jeden kocioł
parowy. Za nimi zlokalizowano przed-
nią maszynownię z dwoma turbozespo-
łami głównymi napędzającymi śruby
zewnętrzne oraz dwoma turbogenera-
torami prądotwórczymi. Dwa przednie
przedziały siłowni stanowiły kolejne
dwie kotłownie z pozostałymi dwoma
kotłami. Spaliny z kotłów krążowni-
ków typu *Baltimore* były odprowadzane
do dwóch kominów usytuowanych nad
przedziałami kotłowymi. Kanały spali-
nowe z dwóch kotłowni przednich były
więc wyprowadzone do komina dziob-
owego, a z dwóch kotłowni tylnych
do rufowego. Do rufowej grodzi ostat-
niego licząc od strony dziobu magazy-
nu ładunków miotających dział artylerii
głównej kalibru 203 mm przylegał prze-
dział spalinowych zespołów prądotwór-
czych wykorzystywanych do celów awa-
ryjnych i portowych.

Dla osiągania prędkości 33,5 wę-
zła krążowniki typu *Baltimore* i *Oregon
City* otrzymały siłownie o projektowa-
nej mocy na wałach 120 000 KM. Ich
urządzenia napędowe stanowiły czte-
ry turbozespoły parowe o projektowych
mocach indykowanych po 30 000 KM,
z których każdy poprzez dwustopniową
przekładnię redukcyjną poruszał poje-
dynczą śrubę o średnicy 3,7 m. Oprócz
głównych turbozespołów napędowych
jednostki otrzymały turbiny marszo-
we, przy czym począwszy od krążow-
nika *Pittsburgh* (CA-72) zrezygnowano
z ich instalacji. Maszyny główne okrę-
tów zostały zbudowane przez General
Electric Co, a ich przekładnie redukcyj-
ne przez firmę Falk. Zasilanie okrętowej
sieci prądu przemiennego o napięciu
440 V i częstotliwości 60 Hz zapewnia-
ły po cztery prądotwórcze turbogene-

ratory pomocnicze o mocy po 750 kW
każdy oraz po dwa wysokoprężne spali-
nowe zespoły prądotwórcze po 250 kW
wykorzystywane do celów awaryjnych
i portowych. Dla zasilania w parę ma-
szyn głównych i pomocniczych okręty
otrzymały cztery kotły produkcji firmy
Babcock & Wilcox, które produkowały
parę przegrzaną o ciśnieniu 42 kG/cm²
i temperaturze 454 °C.

Żaden z krążowników typu *Baltimore*
nie przeszedł prób morskich bezpośred-
nio po wejściu do służby tak, że Radzie
Główniej pozostawała wiara w to, iż przy
mocy siłowni 120 000 KM na wałach
okręty te będą w stanie osiągać zakłada-
ną prędkość 33,5 węzła. Jako pierwszy
próby standaryzacyjne przeszedł w dniu
22 października 1943 roku krążownik
Boston (CA-69). Na otwartym morzu
w okolicach Rockland w stanie Maine
osiągnął on przy wyporności 16 835 ton
i mocy 118 536 KM na wałach prędkość
32,85 węzła. Ze względu na grzanie się
łożysk jednostka nie mogła przy tym
płynąć z pełną mocą siłowni. Kolejny
z okrętów – *Pittsburgh* (CA-72), w stycz-
niu 1945 roku osiągnął na mili pomia-
rowej koło tego samego Rockland prę-
dkość 33 węzłów przy mocy na wałach
133 649 KM i wyporności 16 459 ton.
Manewrowość i sterowność zapewniał
jednostkom pojedynczy ster półrównowa-
żony, którego pletwa została usytuowa-
wana za pojedynczym skegiem. Dzięki
dużej jej powierzchni taktyczna śred-
nica cyrkulacji krążowników wynosiła
640 m przy prędkości 20 węzłów oraz
tylko 75 m więcej przy 30 węzłach.

Waga urządzeń siłowni w stanie su-
chym wynosiła 2046 ton. Media ciekłe
maszyn ważyły dodatkowe 175 ton, a za-
pas rezerwowej wody kotłowej sięgał
210 ton. Projektowy zapas paliwa do sil-
ników wysokoprężnych wynosił 37 ton.
Normalny zapas paliwa ciężkiego wy-
nosił około 2380 ton mając umożliwiać
jednostkom uzyskanie projektowanego
zasięgu 7900 Mm przy prędkości mar-
szowej 15 węzłów.

Urządzenia kontroli i kierowania ognia oraz radiolokacji

Do kierowania ogniem artylerii głów-
nej kalibru 203 mm krążowniki ty-
pów *Baltimore* i *Oregon City* otrzyma-
ły po dwa dalocelowniki typu Mk 34
ze wspomagającymi stacjami radioloka-
cyjnymi Mk 8 (FH). Dalocelowniki po-
zwalały na optyczny lub radiolokacyjny

9. Roczники *Jane's Fighting Ships* określają gru-
bość pokładu pancernego okrętów na 76 mm,
a pancerza nad magazynami amunicji na 51 mm.



Wyposażenie radiolokacyjne pierwszej serii krążowników typu *Baltimore*, stanowiły stacje dozoru powietrznego SK oraz dozoru nawodnego SG z antenami na topach steng. Dalocelowniki artylerii głównej były wyposażone w radary Mk 8 (FH), a uniwersalnej Mk 4 (FD). Na *Quincy* (CA-71) – tu w dniu 15 grudnia 1943 roku opuszczającym port w Bostonie – antena radaru SK była usytuowana na platformie masztu przedniego, na pozostałych trzech jednostkach na maszcie tylnym.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

pomiar parametrów celów (namiar, elevacja i odległość) oraz po wprowadzeniu odpowiednich korekt (kurs własny, stabilizacja w poziomie, itp.) wypracowywanie i zadawanie kąta podniesienia i kierunku dział. Wyposażenie dalocelowników Mk 34 stanowiły stereoskopowe dalmierze Mk 45 o bazie 5,49 m, które pozwalały na pomiar odległości w zakresie od 1372 m do 45 720 m. Usytuowane na dachach dalocelowników anteny wspomagających radarów Mk 8 były stabilizowane i wykonywały przeszukujący ruch oscylacyjny w płaszczyźnie 11,5° z częstotliwością 10 razy na sekundę. Większość elementów stacji radiolokacyjnych zlokalizowano w pomieszczeniach nakresów, albo centralach artylerii krążowników. Namierzanie celów przez dalocelowniki typu Mk 34 mogło odbywać się w trybie automatycznym bądź ręcznym.

Kierowanie ogniem artylerii uniwersalnej kalibru 127 mm odbywało się za pomocą dwóch dalocelowników Mk 37. Dalocelowniki Mk 37, które zaczęły wchodzić na wyposażenie floty amerykańskiej w 1940 roku dzięki zastosowaniu doskonałych elektro-hydraulicznych przeliczników artyleryjskich Mk 1, stabilizatorów Mk 6 i świetnych

urządzeń optycznych stały się podczas II wojny najlepszymi systemami kontroli ognia artylerii średnich kalibrów. Umożliwiały naprowadzanie dział na cele poruszające się z prędkością poziomą do 815 km/h oraz pionową do 465 km/h znajdujące się w odległości niemal 16,5 km z kątem śledzenia 30. Każdy z dalocelowników Mk 37 posiadał stereoskopowy dalmierz typu Mk 42, o bazie optycznej 4,57 m i podwójnym powiększeniu 12-to lub 24-ro krotnym oraz dwa celowniki teleskopowe Mk 60 używane do określania kąta podniesienia i kierunku celu, które posiadały powiększenie 6-cio krotne oraz ruchome przyrządy. Trzeci celownik typu Mk 60 był przeznaczony dla dowódcy dalocelownika, do którego zadań należało również wyznaczanie celów. Wchodzące do służby krążowniki typu *Baltimore* pierwszej serii (od CA-68 do CA-71) były wyposażane we wspomagające dalocelowniki Mk 37 stacje radiolokacyjne Mk 4 (FD), a pozostałe okręty od razu w nowsze zestawy Mk 12/22.

Dalocelowniki artylerii głównej i uniwersalnej były usytuowane parami na przednich i tylnych nadbudówkach okrętów. Na krążownikach typu *Baltimore* dalocelowniki Mk 37 umieszczono

na wysokich podstawach cylindrycznych ponad dalocelownikami Mk 34.

Do kontroli ognia zestawów działek przeciwlotniczych kalibru 40 mm systemu Boforsa służyły dalocelowniki Mk 51. Po dwa takie zestawy zostały usytuowane na nadbudówkach przednich i tylnych w taki sposób, aby na każdej burcie były po dwa. Na okrętach pierwszej serii (od CA-68 do CA-71) dodatkowe dalocelowniki Mk 51 zostały usytuowane przed skrajnymi, rufowymi stanowiskami działek 40 mm. Jednostki, które na rufach miały po dwa podwójne stanowiska działek Boforsa usytuowane po obydwu stronach dźwigu lotniczego, tj. wszystkie okręty począwszy od krążownika *Pittsburgh* (CA-72), otrzymały dodatkowo po jednym dalocelowniku Mk 51 przed każdym z tych zestawów. Dzięki takiemu rozmieszczeniu dalocelowników możliwe było kierowanie ogniem działek 40 mm Boforsa przeciwko celom nadlatującym z każdego kierunku. Dalocelowniki typu Mk 51 były wyposażone w stabilizowane żyroskopowo celowniki optyczne Mk 14 (lub w późniejszym okresie wojny Mk 15) oraz proste przeliczniki artyleryjskie pozwalające na wprowadzanie korekt ustawienia działek względem celowników. Da-

locelowniki tego typu były obsługiwane przez pojedynczego operatora, który prowadził przyrząd na cel za pomocą siły ramion. Ręcznie odbywało się również nastawianie odległości. Wypracowane w przelicznikach sygnały sterowały silownikami zmieniającymi położenie stanowiska działowego. W przypadku awarii celowników Mk 14 dalocelowniki mogły być kierowane za pomocą celowników pierścieniowych. Dalocelowniki Mk 51 umożliwiały naprowadzanie dział artylerii małokalibrowej na cele znajdujące się w odległości od 365 m do 3650 m i poruszające się z prędkością do 650 km/h.

W wyposażenie radiolokacyjne wchodzących do służby ciężkich krążowników typu *Baltimore* pierwszej serii (od CA-68 do CA-71) stanowiły po dwa radary dozoru nawodnego SG o antenach umieszczonych na topach każdego z masztów oraz radary dozoru powietrznego SK. Na trzech pierwszych okrętach anteny tych radarów usytuowane były na tylnych masztach głównych, podczas gdy na *Quincy* (CA-71) antena stacji SK była usytuowana na maszcie przednim. Począwszy od krążownika *Pittsburgh* (CA-72), który wszedł do służby pod koniec 1944 roku, kolejne jednostki typu *Baltimore* otrzymywały usytuowane również na masztach przednich nowsze wersje stacji radiolokacyjnych dozoru powietrznego SK-2 oraz dozoru nawodnego SG-2.

Radary typu SK zostały po raz pierwszy zastosowane na okrętach floty amerykańskiej w lutym 1942 roku. Stanowiły rozwinięcie stacji dozoru powietrznego serii SC. Od radarów poprzedniego typu różniły się głównie wielkością anten, choć podobnie jak poprzednia seria pracowały na fali o długości około 100 cm. Posiadały zdolność wykrywania celów lotniczych średniej wielkości, z odległości do 185 km, na pułapie nieco ponad 3000 m. Anteny stacji SK złożone były z 36 dipoli rozmieszczonych na planie kwadratu o boku 5,18 m (6 na 6 dipoli) oraz 4 dipoli identyfikacji „swój-obcy”. Takie usytuowanie elementów promieniujących, powodowało podwojenie bocznych płatków wiązki promieniowania w sygnale powracającym. Możliwość ograniczenia tego efektu dało zastosowanie w stacji SK-2 anteny parabolicznej o średnicy 5,18 m. Bardziej zwarta konstrukcja samej anteny radaru tej serii pozwoliła ponadto na zmniejszenie ciężaru wyniesionych w górę elementów stacji.

Radary typu SG pracowały w paśmie „S”, fal o długości 100 cm i częstotliwości 3 GHz. Emitowały impulsy trwające 1,3-2,0 μ sec, o mocy 50 kW. Ich anteny miały kształt paraboliczny i wymiary 0,41 m na 1,22 m. Stacje te umożliwiały wykrywanie zespołów okrętów z odległości 64 km, dużych jednostek pływających na dystansie ponad 37 km, a samolotów lecących na wysokości około 150 m z odległości 28 km. Cel wielkości peryskopu okrętu podwodnego mógł być zobrazowany w odległości ponad 9 km. Przybliżona odległość rozróżnialnych obiektów wynosiła dla radarów SG 300 m. Dzięki dobremu obrazowaniu nie tylko obiektów nawodnych ale i wybrzeży, stacje radiolokacyjne tego typu doskonale spełniały też funkcje radarów nawigacyjnych.

Radary typu Mk 4 (FD) były stosowane jako wyposażenie dalocelowników Mk 37 począwszy od września 1941 roku. Pracowały w zakresie „L”, fal o długości 40 cm. Ich anteny miały kształt wpisanych w kwadrat o boku 1,828 m dwóch połówek cylindra o średnicy 0,914 m, usytuowanych jedna nad drugą i przylegających do siebie tworzącymi. Moc wyjściowa impulsu stacji Mk 4 wynosiła 40 kW, przy czasie jego trwania 2,0 μ sec. Zasięg skuteczny radarów FD sięgał 37 000 m, dla celu wielkości bombowca oraz 27 000 m dla obiektu o gabarytach dużego okrętu. Maksymalny zasięg obrazowania prze-

kraczał 91 km. Dokładność określania namiaru celu przez stację Mk 4 wynosiła 0,225°, a określania odległości 37 m. Rozróżnialność namiarów celów sięgała 10°, a rozróżnialność odległości 370 m.

Radary serii Mk 8 (FH) były pierwszymi we flocie Stanów Zjednoczonych zestawami impulsowymi z przeszukiwaniem fazowym, za pomocą wąskiej wiązki promieniowania. Ich składające się z 42 prętów anteny montowano na dachach dalocelowników Mk 34. Radary typu Mk 8 pracowały w zakresie fal „S”, o długości 10 cm i częstotliwości 3 GHz. Ich anteny miały długość 3,108 m i szerokość 1,005 m. Stacje generowały wiązkę promieniowania 2° x 3° o mocy wyjściowej impulsu 15-20 kW (później 20-30 kW). Zasięg skuteczny radarów sięgał 37 tys. m. Dokładność namiaru wynosiła 0,113°, a określania odległości 5 m. Rozróżnialność namiarów celów sięgała 10°, przy rozróżnialności odległości 370 m. Stacje Mk 8 Mod 3 pozwalały na obrazowanie rozbryzgów wybuchów pocisków kalibru 406 mm w odległości 32 tys. m.

Radary typu Mk 12 zostały wprowadzone na wyposażenie systemów kontroli ognia okrętów amerykańskich z początkiem 1944 roku. Sukcesywnie zastępowano nimi stacje Mk 4 dalocelowników Mk 37. Posiadały anteny o kształcie i wymiarach podobnych do anten poprzedników. Konstrukcja anten radarów Mk 12 pozwalała

Rufa krążownika *Saint Paul* (CA-73) z pojedynczym dźwigiem lotniczym, po obydwu stronach którego usytuowane były dwa podwójne stanowiska działek przeciwlotniczych kalibru 40 mm Bofors. Z tyłu kierujące nimi dalocelowniki Mk 51. Fot. zbioru Arthur D. Baker III



Podstawowe dane wodnosamolotów rozpoznawczych krążowników typu „Baltimore”					
Konstruktor Typ Nazwa	Wymiary dł. x rozp. x wys.	Masa własna	Silnik Typ (Moc)	Prędkość	Pułap
	m	kg	--- (KM)	km/h	m
Vought OS2N-1/OS2U-3 „Kingfisher”	10,24 x 10,97 x 4,57	2062 2070	P&WR-985-48 (450) P&WR-985-AN2 (450)	282 275	6096 6125
Curtiss SC-1 „Seahawk”	10,77 x 12,50 x 5,49	4086	Wright R-1820-62 (1 350)	504	11 370

na zmniejszenie efektu wzmocnienia fal rozproszonych przez powracające fale odbite. Stacje te pracowały w zakresie „L”, fal o długości 33 cm i częstotliwości 908 MHz. Moc wyjściowa impulsu stacji Mk 12 sięgała 100-110 kW, przy częstotliwości powtarzania 480 Hz. Zasięg skuteczny radarów tego typu sięgał 41 000 m, przy wykrywaniu celu wielkości bombowca oraz 32 000 m dla celu o gabarytach dużego okrętu. Maksymalny zasięg obrazowania przekraczał 310 km. Dokładność określania namiaru celu przez stację Mk 12 wynosiła 0,169°, a określania odległości 18 m. Rozróżnialność namiarów celów wynosiła 7°, a rozróżnialność ich w odległości 270 m. Stacje tego typu były wyposażone w automatyczny system śledzenia odległości i namiaru celu.

Radary typu Mk 22 były wprowadzane na wyposażenie dalocelowników Mk 37 od początku 1944 roku, jako wysokościomierze radiolokacyjne radiolokacyjnych wspomagające radary Mk 12. Powodem ich zastosowania była konieczność eliminacji sygnałów odbitych od powierzchni wody, podczas śledzenia nisko lecących obiektów. Radary typu Mk 22, zwane w gwarze marynarskiej „skórką pomarańczową”, posiadały anteny o kształcie wydłużonej elipsy o wymiarach: 0,46 m na 1,85 m. Były montowane z prawej strony radaru Mk 12 i nie mogły operować samodzielnie. Pracowały w zakresie „L”, fal o długości 33 cm i częstotliwości 908 MHz, z wyjściową mocą impulsu 25-35 kW. Były wykorzystywane do wykrywania samolotów lecących nisko, powyżej 0,8° nad linią horyzontu. Zasięg skuteczny radarów tego typu był podobny jak stacji Mk 12.

Dla prowadzenia dalekiego rozpoznania ciężkie krążowniki typów *Baltimore* i *Oregon City* otrzymały lotnictwo pokładowe. Zgodnie z pierwotnymi założeniami projektowymi stanowić je miały po cztery wodnosamoloty. Jeszcze jednak przed wejściem do służby lidera pierwszego typu, decyzją Wiceszefa

Operacji Morskich z dnia 30 listopada 1942 roku, liczba wodnosamolotów rozpoznawczych okrętowanych na krążownikach pierwszego typu została ograniczona do dwóch. Lotnictwo pokładowe krążowników typu *Baltimore* pierwszej serii (CA-68 do CA-71) stanowiły wodnosamoloty typu Vought OS2U-3 (albo OS2N-1) „Kingfisher”. Kolejne okręty otrzymywały wodnosamoloty typu Curtiss SC-1 „Seahawk”.

Do wystrzeliwania wodnosamolotów krążowniki otrzymały po dwie obrotowe katapulty prochowe typu P Mk VI usytuowane na rufowych pokładach jednostek. Zaprojektowane przez Naval Aircraft Factory katapulty tego typu były produkowane przez Bartlett Hayward Division Koppers Company i począwszy od końca lat trzydziestych ubiegłego wieku stanowiły podstawowe urządzenia startowe dla samolotów pokładowych ciężkich okrętów amerykańskich. Samoloty były z nich wyrzucane w powietrze za pomocą wypełniającego łuskę pocisku 127 mm standardowego ładunku Mk III prochu bezdymnego. Ważą-

cy 14,5 kg ładunek umożliwiał nadanie przy końcu mierzącej 20,73 m bieżni katapulty, samolotowi ważącemu sumarycznie wraz z wózkiem do 3775 kg, prędkości około 105 km/h.

Obsługę i podnoszenie wodnosamolotów z wody zapewniały na pierwszej serii krążowników typu *Baltimore* (CA-68 do CA-71) po dwa dźwigi lotnicze usytuowane skrajnie na ich rufach. Pozostałe okręty tego typu były wyposażone w dźwigi pojedyncze. Jednostki otrzymały w rufowych częściach podpokładowe hangary umożliwiające przewożenie wodnosamolotów po złożeniu ich skrzydeł. Hangary te przylegały bezpośrednio do skrajników rufowych i miały wysokość dwóch pokładów. Ich wnętrza dostępne było poprzez duży luk w pokładzie rufowym przykryty pokrywą odsuwaną w kierunku dziobu okrętu. Okręty były wyposażone w zapasowe zbiorniki paliwa dla wodnosamolotów rozpoznawczych mogące pomieścić po około 27 ton benzyny lotniczej.

(ciąg dalszy nastąpi)

Projektowe dane taktyczno-techniczne krążowników typu „Baltimore”	
wyporność:	standardowa 13 600 ton; pełna 14 970 ton;
wymiary:	długość: maks. 205,26 m, na K LW 202,39 m; szerokość: na K LW 21,58 m; zanurzenie do K LW 7,32 m;
moc maszyn:	nominalna 120 000 KM;
prędkość:	34,0 w przy mocy nominalnej;
zasięg:	15 000 Mm przy 15 w;
uzbrojenie:	9 dział 203 mm L/55 (3 x III); 12 dział uniwersalnych 127 mm L/38 (6 x II); 48 działek przeciwlotniczych 40 mm (12 x IV); 28 działek przeciwlotniczych 20 mm (28 x I).
pancerz:	pas burtowy: 152 mm/102 mm; pokłady pancerne: 64 mm; wieże artylerii głównej 203 mm/95 mm/51 mm; barbety 160 mm/152 mm. wieża dowodzenia: boki 152 mm/strop 76 mm/rura komunikacyjna 38 mm;
załoga:	1426 (126 oficerów + 1300 podoficerów i marynarzy)



Dopaść Doormana!

Wybuch II wojny światowej we wrześniu 1939 roku stał w sposób zupełnie niezamierzony początkiem końca pewnej epoki dziejów i związanego z nią porządku, zwanego w największym skrócie systemem kolonialnym. Po zakończeniu światowego konfliktu nic nie było już tak samo jak przedtem. To właśnie wtedy uzyskał niepodległość „klejnot” brytyjskiego Imperium – Indie, co zapoczątkowało trwający przez 2 kolejne dekady proces rozpadu kolonialnej dominacji Wielkiej Brytanii i Francji. Proces dekolonizacji nie ominął również innych państw, w tym Holandii, dumnego właściciela Holenderskich Indii Wschodnich.

Bogate wyspy Archipelagu Sundajskiego trafiły ostatecznie w roku 1802 w ręce holenderskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej, po tym jak zdołano wyprzeć z tego regionu konkurujących zrazu Portugalczyków (nie do końca, bowiem aż do roku 1975 pod ich jurysdykcją pozostawał Timor Wschodni), a następnie Brytyjczyków. Dla niewielkiej Holandii, położona w Azji Południowo-Wschodniej kolonia, stanowiła nie tylko źródło ogromnych dochodów, ale także przedmiot troski przed zakusami

sąsiadów, co spowodowało, że na terytorium tym stworzono odrębne holenderskie siły zbrojne przeznaczone do ich obrony, w których służbę pełnili również tubylcy. Problem zagrożenia, szczególnie ze strony Japonii, nasilił się w latach trzydziestych XX stulecia.

Atak hitlerowskich Niemiec na neutralną wówczas Holandię w maju 1940, szybko doprowadził do kapitulacji jej słabej armii, która poddała się już w dniu 15 maja, jednak królowa, rząd i nieliczne oddziały wojskowe zdołały ewakuować się do Wielkiej Brytanii, gdzie znalazły schronienie. Jedynym wtedy, o ile nie liczyć drobnych posiadłości na Karaibach, wolnym holenderskim terytorium pozostały Indie Wschodnie, jednak nie na długo. Japoński atak na Pearl Harbour, przeprowadzony 7 grudnia 1941, zapoczątkował działania wojenne na obszarze Pacyfiku, które bardzo szybko objęły również terytorium tzw. Indii Holenderskich. Nie nas wiele zdało się utworzenie wspólnego alianckiego dowództwa ABDACOM, bogactwa naturalne wysp były zbyt cennym kąskiem dla Nipponu.

Pierwsze japońskie desanty na Celebesie i Borneo w połowie stycznia

1942 zapoczątkowały krótką, ale burzliwą kampanię, która wobec zdecydowanej przewagi nieprzyjaciela na morzu i w powietrzu, doprowadziła do zdobycia 5 marca 1942 stolicy kolonii – Batawii (Dżakarty) i wzięcia do niewoli gubernatora generalnego van Starkenbosch-Stahoever. Ogromne (powierzchnia blisko 1,5 mln km² z ludnością około 70 mln) i co ważniejsze bogate w surowce terytorium trafiło pod panowanie Japonii. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że Japończycy potrafili bardzo umiejętnie wykorzystać niechęć narodów Indii Holenderskich do swych kolonialnych ciemnieńców. Trudno się też dziwić, że propagandowe hasła w rodzaju „*Azja dla Azjatów*” znajdowały szeroki poklask wśród sporej części społeczeństwa wysp, naiwnie liczących, że Japończycy wyzwolą ich z kolonialnej zależności.

W roku 1943 japońska administracja okupacyjna, korzystając z poparcia udzielanego przez część miejscowej inteligencji i burżuazji, zaczęła formować z Indonezyjczyków „Armię Obrony Ojczyzny” pod własnym dowództwem¹, mającą stanowić atrybut przyszłej su-

1. Wolny A., *Wojna na Pacyfiku*, Warszawa 1971.

werennej państwowości. Równocześnie jednak inne ugrupowania indonezyjskie, o nastawieniu antyjapońskim, utworzyły w roku 1944 Ruch Wolnej Indonezji, którego celem było stworzenie własnego niepodległego państwa. Założenia ruchu zaprezentował w dniu 1 czerwca 1945 Ahmed Sukarno, kierujący od 1928 Indonezyjską Partią Narodową, której zawołanie brzmiało „Indonezja wolna od Holendrów”. Ruch opierał się na pięciu hasłach – nacjonalizm, internacjonalizm, demokracja, dobrobyt społeczny i wiara w jednego boga².

Korzystając z osłabienia pokonanych już Japończyków, których całkowita militarna klęska była już przesądzona, Ahmed Sukarno i dr Mohammed Hatta ogłosili w dniu 17 sierpnia 1945 niepodległość Republiki Indonezji na obszarze dawnych Holenderskich Indii Wschodnich. Nazajutrz, 18 sierpnia 1945 zatwierdzono konstytucję Republiki oraz dokonano wyboru Sukarno na jej pierwszego prezydenta. Wszystkie te działania odbywały się przy milczącej aprobacie Japończyków, którzy co więcej, przekazali sporą część posiadanych zapasów broni i amunicji w ręce nowopowstałych indonezyjskich sił zbrojnych.

Ostatecznie do kapitulacji japońskiej armii wobec Aliantów doszło w początkach września 1945, a przyjmowali ją w zależności od strefy, Australijczycy (Borneo i Celebes) oraz Brytyjczycy (Jawa i Sumatra), którzy następnie przekazali władzę „prawowitym właścicielom” – Holendrom. Skutki takiej decyzji były łatwe do przewidzenia i oznaczały nie mniej, nie więcej jak tylko długotrwałe walki między Holandią a nie uznawaną Indonezją, ciągnące się w latach 1945-1949.

Co prawda w początkach 1946 strony przystąpiły do rokowań, które w efekcie doprowadziły w październiku do zawarcia zawieszenia broni, a następnie układu w Linggadjati (15.11.1946) uznającego de facto istnienie niepodległej Indonezji na wyspach Jawa, Sumatra i Madura, jednak starcia trwały nadal. Kolejny rozejm, tym razem zawarty 19 stycznia 1948 na pokładzie amerykańskiego okrętu *Renville* również miał krótki żywot, dotrwał bowiem jedynie do 19 grudnia tego roku³.

W latach 1946-1948 działania holenderskich sił morskich ograniczały się w zasadzie głównie do operacji przeciwko wybrzeżom i portom, które znajdowały się pod władzą Republiki oraz do kontrolowania szlaków żeglugowych w celu blokowania dostaw broni i sprzę-

tu wojskowego na te obszary. Do wykonywania tych zadań wykorzystywano niszczyciele, trałowce oraz korwety (wojennej australijskiej i brytyjskiej budowy), a także różnej wielkości patrolowce. Poszczególne akcje przeciwko celom lądowym miały charakter policyjny, a realizowane były przez pododdziały piechoty morskiej z jednostek desantowych przy wsparciu lotnictwa i artylerii pokładowej. Holendrzy dwukrotnie przeprowadzili na obszarze Indii Wschodnich akcje militarne na dużą skalę – między 21 lipca a 4 sierpnia 1947 oraz między 18 grudnia 1948 a 28 stycznia 1949⁴, które w zasadzie przywróciły ich panowanie w dawnej kolonii.

Holenderskie zdecydowane akcje militarne napotkały jednak na sprzeciw ze strony Organizacji Narodów Zjednoczonych, której Rada Bezpieczeństwa w dniu 24 grudnia 1948 wezwała do przerwania działań wojennych i utworzenia suwerennego państwa – Stanów Zjednoczonych Indonezji. Pod wpływem tych nacisków władze holenderskie zmuszone były do podjęcia w Dżakarcie 14 kwietnia 1949 rokowań pod auspicjami Komisji ONZ do Spraw Indonezji. W dniu 3 sierpnia 1949 strony konfliktu po raz kolejny zaprzestały prowadzenia dalszych działań wojennych. O przyszłości Indonezji miała natomiast zadecydować rozprawa w Hadze 23 sierpnia 1949 konferencja okrągłego stołu. W wyniku ustaleń konferencji Holendrzy w dniu 27 grudnia 1949 roku przekazali władzę nad Indonezją w ręce nowopowstałych Stanów Zjednoczonych Indonezji, uznając równocześnie ich suwerenność i niepodległość. Nowe państwo miało pozostawać połączone unią personalną z Holandią, zaś holenderskie siły zbrojne i administracja zostać wycofane, co nastąpiło w początkach roku 1950. W sierpniu 1950 Stany Zjednoczone Indonezji ponownie przekształciły się w Republikę Indonezji, która w 1954 zerwała unię z Holandią, rozpoczynając politykę neutralizmu.

Trzeba zaznaczyć, że ustalenia konferencji w Hadze odmiennie potraktowały znajdujący się w zachodniej części wyspy Nowa Gwinea tzw. Irian Zachodni, zamieszkały przede wszystkim przez Papuasów, a więc ludność całkowicie odmienną od malajskiej większości mieszkańców Indonezji. Jego status miał zostać ustalony w drodze odrębnych rokowań stron w terminie roku od daty utworzenia Stanów Zjednoczonych Indonezji. Losy tropikalnej krainy Papuasów potoczyły się jednak całkiem

inaczej, o czym za chwilę poniżej. To właśnie na niemal zupełnie niezamieszkałe, raptem około 321 000 mieszkańców (stan na rok 1955), terytorium Irianu Zachodniego, którego powierzchnia wynosiła blisko 323 tys. km² (wg innych źródeł 412,8 tys. km²), przenieśli Holendrzy niektóre z ewakuowanych z opuszczonej Indonezji, instalacji wojskowych i oddziałów. Początkowo oddziały były skoncentrowane w stolicy prowincji Hollandia oraz w Sorong, jednak w końcu roku 1952 zostały one przeniesione na Biak, gdzie uruchomiono lotnisko i port umożliwiający korzystanie nawet dużym statkom i okrętom. W roku 1954 drobne garnizony piechoty morskiej znajdowały się w Hollandia, Biak, Manokwari, Sorong, Fak Fak i Kamana.

Republika Indonezji od początku swego niezależnego bytu państwowego sporo uwagi poświęcała na tworzenie własnych sił zbrojnych, w których z uwagi na wyspiarskie położenie kraju, znaczącą rolę odgrywała marynarka wojenna. Trudno się szczególnie dziwić rozbudowie indonezyjskiej struktury militarnej, gdy uświadomimy sobie różnorodną mozaikę występujących na obszarze archipelagu narodowości, języków, kultur i religii, co w naturalny sposób generowało tendencje odśrodkowe, bardzo często wspierane również z zewnątrz.

Już 28 grudnia 1949, w dzień po oficjalnym ogłoszeniu niepodległości Indonezji, Holandia przekazała tworzącej się marynarce wojennej młodego państwa pierwsze okręty – 2 korwety, a właściwie eks-trałowce, australijskiej budowy typu *Bathurst*, powstałe w latach 1941-42, które otrzymały nazwy *Banteng* (255) i *Hang Tuah* (?)⁵. Już w kwietniu 1950 flota otrzymała kolejne 2 takie jednostki – *Pati Unus* (256) oraz *Radjawali* (254)⁶. Okręty te poza *Hang Tuah*, który zatonał 28 kwietnia 1958 w wyniku ataku lotniczego separatystów w pobliżu Balikpapan u brzegów wschodniego Borneo, przetrwały we flocie indonezyjskiej do lat 1968-69.

W kwietniu 1950 pod banderę Indonezji trafiły również 2 eks-amerykańskie ścigacze okrętów podwodnych typu

2. Wolny A., *Wojna...*

3. *Mała Encyklopedia Wojskowa* T 1, Warszawa 1967.

4. Van Oosten F.C., *Die Königlich-Niederländische Marine 1945-1966*, *Marine Rundschau* 1967 Heft 21.

5. Eks-hol. *Ambon*, eks-aus. *Cairns* oraz eks-hol. *Morotai*, eks-aus. *Ipswich*.

6. Eks-hol. *Tidore*, eks-aus. *Tamworth* oraz eks-hol. *Banda*, eks-aus. *Wollongong*.

„PC”, którym nadano nazwy *Alu Alu* (eks-PC 787) i *Tenggiri* (eks-PC 1183). Indonezja otrzymała również niektóre jednostki pływające holenderskiej administracji kolonialnej i celnej, takie jak *Rigel*, *Fasan*, *Zuiderkruis* oraz *Gemma*. Pierwsze dwa wykorzystywano jako eskortowce *Dewakembar* i *Kartika*, natomiast druga para pełniła funkcję jednostek hydrograficzno-pomiarowych.

W stocznich Holandii zamówiono serię 12 patrolowców typu *Alkai*⁷ o wyporności 143/247 t, uzbrojonych w dział kal. 37 mm, które okazały się pierwszymi fabrycznie nowymi okrętami indonezyjskiej marynarki wojennej.

W dniu 1 marca 1951 pod czerwono-białą banderę wszedł eks-holenderski niszczyciel *Tjerk Hiddes*, brytyjskiego typu „N”⁸, który pod nową nazwą *Gadjah Mada*, przez blisko 10 lat pełnił funkcję flagowca marynarki wojennej.

Indonezja musiała, co było rzeczą zupełnie zrozumiałą, walczyć z trudnościami „wieku niemowlęcego”, które dotyczyły w różnym stopniu wszystkich post kolonialnych państw, a mianowicie brakami przygotowanych specjalistów w różnych dziedzinach oraz koniecznością zapewnienia sprawnej organizacji administracji, co pochłaniało nie tylko wiele energii, ale także, a może przede wszystkim, chronicznie brakujących środków finansowych. Stąd też na niezbędną z uwagi na wewnętrzne napięcia rozbudowę sił zbrojnych pieniądze wydzielano nader oszczędnie. Właśnie dlatego pierwszy własny program rozbudowy floty opracowano w roku 1954, a założone w nim okręty zasilili marynarkę wojenną dopiero w 1958. W ramach programu we Włoszech zbudowano 2 niewielkie niszczyciele o wyporności 1150/1500 t – *Imam Bondjol* (250) i *Surapati* (251) oraz 2 korwety o wyporności 960/1200 t – *Pattinura* (252) i *Hasanudin* (253). okręty te pozostawały w składzie floty do lat 1978-79.

Dużym dostawcom nowych okrętów w połowie lat 50-tych okazała się Republika Federalna Niemiec, gdzie zamówiono 10 trałowców typu *R-Boot*⁹, 8 kutrów torpedowych typu *Jaguar*¹⁰ oraz zagłowiec szkolny *Dewarutji*¹¹.

Kolejnych 6 patrolowców typu *Kraljevica*¹² o wyporności 190/245 t, uzbrojonych w 1 dział plot kal. 76 mm, 1 dział plot. kal. 40 mm oraz 6 dział kal. 20 mm, dostarczyła Indonezji Jugosławia.

Indonezja, która od chwili zerwania unii personalnej z Holandią, zaczęła prowadzić politykę neutralizmu, aran-

żując wraz z Indiami ruch państw niezaangażowanych, którego powstanie wiąże się nierozdzielnie właśnie z konferencją w indonezyjskim Bandungu w kwietniu 1955 roku, znalazła się w sferze zainteresowania Związku Radzieckiego. Zresztą cały ruch państw niezaangażowanych Azji i Afryki, programowo antywojenny i antykolonialny, zakładający oparcie stosunków międzynarodowych na 5 zasadach pokojowego współistnienia tzw. „Pancza Szila”¹³, szeroko korzystał z radzieckiego wsparcia politycznego, ale i bardziej prozaicznego – finansowego. Nie od rzeczy jest wspomnieć także, że w owym czasie Komunistyczna Partia Indonezji, której członkowie było co prawda w większości Chińczykami, a nie rdzennymi Malajami, należała do najpotężniejszych w całym regionie i wywierała pewien wpływ na rządy lewicującego prezydenta Sukarno.

Stąd też Indonezja szybko znalazła w Związku Radzieckim swego „sponsora”, który poczynając od roku 1957 rozpoczął dostawy szeroko rozumianego sprzętu wojskowego, wykorzystując niechęć i rezerwę z jaką odnosiły się w tej kwestii państwa zachodnie na czele ze Stanami Zjednoczonymi i Wielką Brytanią. Radzieckie dostawy obejmowały sprzęt lotniczy, uzbrojenie wojsk lądowych oraz jednostki pływające.

W interesującej nas marynarce wojennej, jako pierwsze w lipcu 1959 do Indonezji dotarły 2 radzieckie niszczyciele typu *Skoryj* (proj. 30bis) ze składu Floty Czarnomorskiej, do których w listopadzie tego roku dołączyły 2 kolejne takie okręty ze składu Floty Oceanu Spokojnego¹⁴. W tym miejscu warto wspomnieć o „polskim tropie” sprowadzającym się do przekazywania okrętów z ZSRR do Indonezji za formalnym pośrednictwem PRL-u, polegającym na przeflagowaniu jednostek z radzieckich na polskie, a następnie z polskich na indonezyjskie. Bandery Polski i Indonezji, są przecież bardzo do siebie podobne!, zaś motywem tych pokretnych radzieckich działań była zapewne chęć uniknięcia zbędnych zawirowań na scenie międzynarodowej¹⁵.

Na podobnych zasadach w sierpniu 1959 do Indonezji wyruszyły z Włostoku pierwsze 2 okręty podwodne typu *Whiskey* (proj. 613), a następnie 8 ścigaczy okrętów podwodnych typu *Kronstadt* (proj. 122bis), które otrzymały numery taktyczne 301 – 308¹⁶. Dostawy okrętów kontynuowane były również w latach następnych, z tym jednak,

że nie korzystano już w nich z polskiego „pośrednictwa”

Ogółem w okresie lat 1959-1964 Związek Radziecki dostarczył do Indonezji 1 krążownik typu *Swierdłow*, 7 niszczycieli typu *Skoryj*, 7 eskortowców typu *Riga*, 14 okrętów podwodnych typu *Whiskey*, 6 trałowców *Typ 43*, 8 ścigaczy okrętów podwodnych typu *Kronstadt*, 12 kutrów rakietowych typu *Komar*, 24 kutry torpedowe typu *P 6*, 18 motorowych kanonierek typu *BK* oraz 2 okręty-bazy okrętów podwodnych i 2 zbiornikowce¹⁷.

Dzięki dostawom radzieckich okrętów, którym towarzyszyła wszechstronna pomoc instruktorska i sprzętowa oraz szkolenie personelu w ZSRR, flota Indonezji uzyskała w połowie lat 60-tych wcale niezły (w każdym razie „na papierze”) potencjał bojowy. Co prawda szereg stanowisk obsadzonych było przez radzieckich „instruktorów”, a nie wykluczone, że i załogi indonezyjskich okrętów podwodnych składały się w głównej mierze z zagranicznej kadry. Bliską współpracę militarną obu państw przerwał przewrót wojskowy przeprowadzony w październiku 1965 pod kierownictwem gen. Raden Suharto, który odsunął od władzy lewicującego prezydenta Sukarno i mocno przetrzebił wspierających go komunistów, których miało zginąć wówczas nawet 87 000.

7. były to: *Alkai*, *Allap*, *Aldeloe*, *Ampok*, *Apis*, *Andis*, *Angang*, *Ankloeng*, *Antang*, *Arokwes*, *Aryat* oraz *Attat*, które pozostawały w składzie floty do lat 70-tych.

8. eks-bryt. *Nonparell*, przejęty przez Holandię 27.05.1942, wyp. 1773 t, dł. 108,7 m, szer. 10,9 m, zan. 2,7m, pręd. 36 w., uzbr.: 6x120mm, 4 x 40 mm plot., 6 x 20 mm plot., 8 wt kal. 533 mm, 2 mbg, 1 wbg.

9. były to: *Pulau Rau* (501), *Pulau Roma* (502), *Pulau Russ* (503), *Pulau Roti* (504), *Pulau Rupert* (505), *Pulau Rangang* (506), *Pulau Rindja* (507), *Pulau Rempang* (508) oraz *Pulau Rusa* (509), które pozostawały w składzie floty do lat 1974-79.

10. były to: *Adjak* (601), *Anda* (602), *Beruag* (603), *Harimau* (604), *Matjan Kumbang* (605), *Matjan Tutul* (606), *Serigala* (607) oraz *Sunga* (608).

11. Wg Hümmelchen G., *Die Indonesische Marine 1949-1980*, „Marine Rundschau” 9/1981.

12. były to: *Bubara* (310), *Dorang* (311), *Layang* (312), *Krapu* (314), *Lemadang* (315) oraz *Todak* (316).

13. zasady „Pancza Szila” to: 1) poszanowanie suwerenności terytorialnej, 2) potępienie agresji, 3) nie mieszanie się w stosunki wewnętrzne, 4) równouprawnienie, 5) współpraca gospodarcza i kulturalna.

14. były to: *Siliwangi* (201), *Singamangaradja* (202), *Sandjaja* (203) oraz *Sawunggaling* (204), które pozostawały w służbie do lat 1969-71.

15. szerzej o kulisach dostaw okrętów za pośrednictwem Polski, między innymi Winogradów L.W., *Korabli mieniajut flag. O naszej торговле оружием*, Moskwa 1996.

16. były to: *Landura*, *Lapai*, *Lumba-Lumba*, *Madidihang*, *Tjuijut*, *Tongkol*, *Katula* oraz *Momare*, które pełniły służbę do lat 1973-76.

17. wg Hümmelchen G., *Die Indonesische...*



Skutkiem przerwania współpracy było przecięcie dostaw radzieckich części zamiennych, podzespołów i amunicji, co spowodowało szybkie unieruchomienie sporej części floty, czemu dodatkowo sprzyjały jeszcze trudne warunki klimatyczne oraz nie najwyższe, co tu kryć, kwalifikacje załóg. W rezultacie, mimo przeprowadzanej regularnie „kanibalizacji” rzeczywisty potencjał bojowy indonezyjskiej marynarki wojennej gasł w oczach, ale nie uprzedzamy faktów.

Radzieckie dostawy objęły, począwszy od roku 1958, również sprzęt lotniczy, co pozwoliło na wprowadzenie do uzbrojenia odrzutowych myśliwców Mig-15UTI „Fagot” (ozn. NATO), Mig-17 „Fresco”, Mig-19 „Farmer” i Mig-21 „Fishbed”, a także bombowców Il-28 „Beagle” i Tu-16 „Badger” oraz śmigłowych samolotów transportowych Il-14 i śmigłowców Mi-4 „Hound”. Część sprzętu latającego nie była fabrycznie nowa, lecz dostarczana była po remontach, co z uwagi na brak w Indonezji właściwego zaplecza warsztatowego, utrudniało należytą eksploatację. Część samolotów, szczególnie bombowych, według wszelkiego prawdopodobieństwa, pozostawała w służbie indonezyjskiej z radzieckimi załogami.

Wróćmy jednak do zasadniczego przedmiotu naszego zainteresowania,

a mianowicie Irianu Zachodniego. Jak już wcześniej wspomniano, o dalszym losie tej dość odrębnej etnicznie i niemal całkowicie niezamieszkałej części dawnych Holenderskich Indii Wschodnich, zgodnie z ustaleniami z Hagi, strony miały zdecydować w drodze odrębnych rokowań w okresie 1 roku od daty uznania przez Holandię suwerenności państwa indonezyjskiego. Zapis ten Indonezyjczycy interpretowali w taki sposób, że do końca roku 1950 przejmą władzę zwierzchnią i nad tą prowincją, natomiast Holendrzy skłonni byli raczej ku utworzeniu jakiejś zamiast odrębnego państwa Papuasów (pamiętajmy, było to jeszcze przed wielkim boorem dekolonizacji lat 60-tych). W każdym razie strony zachowały swój dotychczasowy stan posiadania, a co gorsza i stanowisko, co źle wróżyło na przyszłość.

Holenderskie siły militarne w zachodniej części Nowej Gwinei, mimo ewakuacji na ten obszar części oddziałów i urządzeń z Indonezji, były początkowo nieliczne i ograniczały się do fregaty, korwety, jednostki desantowej, łodzi latających typu „Catalina” oraz pododdziałów piechoty morskiej, w sile kompanii, liczącej 300 żołnierzy. Ich podstawowym zadaniem było zwalczanie infiltracji, tzw. „demonstrowanie flagi” oraz udzielanie pomocy mieszkań-

com. Zaogniające się jednak stopniowo, już od roku 1951, stosunki z Indonezją, która systematycznie próbowała infiltrować terytorium Irianu, zmuszała Holendrów do zwiększenia swej obecności wojskowej. Co ciekawe, to właśnie Indonezyjczycy oskarżali Holandię, zapewne nie bez pewnej dozy racji, o wspieranie wszelkiej maści secesjonistów na wyspach archipelagu, głównie Celebesie, Borneo i Molukach.

W roku 1954 odpowiedzialność za bezpieczeństwo Irianu Zachodniego przekazano w całości w ręce holenderskiej marynarki wojennej, co spowodowało, że jej siły w tym regionie zwiększono do 3 fregat, trałowca i jednostek patrolowych. Równocześnie w połowie 1955 na lotnisko Biak przebazowano 321 eskadrę lotnictwa marynarki wojennej, wyposażoną w samoloty „Fireflies”, zaś w marcu 1956 zastąpiono przestarzałe łodzie latające „Catalina” nowszymi amerykańskimi „Mariner”. Te ostatnie jednak charakteryzowały się wysoką awaryjnością, skutkiem czego do chwili ich wycofania ze służby, co nastąpiło w styczniu 1960, w różnego rodzaju awariach utracono aż 6 maszyn¹⁸.

18. wg Żirochow M., Kotłobowskiej A., *Niebieskie wojny Indonezji, cz. III Swoboda Zapadnemu Irianu*, „Awiamaster” 4-2004.

W roku 1957 holenderskie siły morskie operujące w rejonie Nowej Gwinei, po raz pierwszy wzmocniono niszczycielem *Drenthe*¹⁹.

Z uwagi na nasilające się nieprzyjazne akty ze strony Indonezji, władze holenderskie poczynawszy od roku 1958 włączyły do obrony Irianu Zachodniego również wojska lądowe.

Nieprzyjazna, by nie rzec wroga, postawa Indonezji stała się szczególnie dostrzegalna po zerwaniu unii z Holandią. Prezydent Sukarno, którego władzę wzmocniło wewnętrznie pokonanie separatystów na Sumatrze i Celebesie, poczynawszy od roku 1958 obrał zdecydowanie antyholenderski kurs, czego wyrazem było wysiedlenie na przełomie lat 1958-59 z terytorium Indonezji około 50 tys. Holendrów oraz znacjonalizowanie 500 dużych holenderskich przedsiębiorstw handlowych i plantacji. Równocześnie czując za sobą poparcie ze strony Związku Radzieckiego, Indonezja w coraz ostrzejszej formie wysuwała na forum międzynarodowym żądania przekazania pod jej jurysdykcję zachodniej części, pozostającej jeszcze pod holenderskim zwierzchnictwem, Nowej Gwinei. 17 sierpnia 1960 prezydent Sukarno na forum ONZ uznał holenderskie panowanie nad Irianem za zagrożenie dla światowego pokoju, zaś 5 października premier Subandrio nie wykluczył użycia środków militarnych dla odzyskania spornego obszaru.

Pretensje terytorialne wysuwane wobec zajmowanej przez Holendrów zachodniej części Nowej Gwinei budziły uzasadnione zaniepokojenie wśród władz w Canberra, w których rękach znajdowała się wschodnia część wyspy obejmująca 2 terytoria o różnym statusie, a mianowicie, Papuę stanowiącą część Związku Australijskiego oraz Nową Gwineę Australijską – dawną kolonię niemiecką, a następnie obszar powierniczy, w pierw Ligi Narodów, a następnie ONZ. Obawiano się, że z czasem mogą je objąć także indonezyjskie roszczenia.

Z uwagi na fakt, że Indonezja nie posiadała żadnego odcinka lądowej granicy z terytorium administrowanym przez Holendrów, możliwość jego infiltracji zapewnić mogła jedynie marynarka wojenna od strony morza oraz lotnictwo z powietrza. Sytuacja ta nie uszła uwadze władz w Hadze, która w roku 1960 skierowała do zwalczania „intruzów” na Nowej Gwinei 322 eskadrę lotniczą, wyposażoną w 12 odrzutowych myśliwców „Hunter”²⁰. Samoloty dotarły na miejsce przeznaczenia na pokładzie lotniskowca *Karel Doorman*²¹, który wraz z niszczycielami *Limburg* i *Groningen*²² operował na wodach wokół wyspy od 31 maja do 20 grudnia 1960. Wzmocniono również sieć posterunków na wybrzeżu, przy czym jego południową i południowo-zachodnią część obsadziły wojska lądowe, a północną piechota morską. W roku 1961 na wyspę dotarły samoloty patro-

lowe „Neptune”, co rozszerzyło możliwości prowadzenia rozpoznania.

Indonezja prowadziła przygotowania do podjęcia działań zbrojnych w celu „wyzwolenia” Irianu Zachodniego, czemu sprzyjały spory „zastrzyk” materiałów wojennych otrzymanych ze Związku Radzieckiego i innych państw bloku wschodniego, głównie Chin Ludowych, ale także Czechosłowacji. Poza tym miał w tym zakresie miejsce niebezpieczny precedens, a mianowicie 17 grudnia 1961 inny aktywny uczestnik ruchu państw niezaangażowanych – Indie, zajęły siłą Goa, Damman i Diu, portugalskie enklawy na swym obszarze. Podbudowany tym przykładem prezydent Sukarno ogłosił publicznie 19 grudnia 1961 Operację „Trikora” w sprawie Irianu Zachodniego, oznaczającą:

1) udaremnienie usiłowania holenderskich kolonialistów stworzenia w Irianie marionetkowego państwa papuaskiego,

19. *Drenthe* – hol. nisz., zbud. 1953-56, wyp. 2495/3150 t, dł. 116 m, szer. 11,8 m, zan. 4 m, turb. par. 60 000 KM, pręd. 36 w., uzbr.: 4 x 120 mm, 6 x 40 mm plot, 2 wgp; 4 wbg, załoga 280 ludzi.

20. wg Zirochow M., Kotłobowski A., *Niebieskuje...*

21. *Karel Doorman* (eks-bryt. *Venerable*) – hol. lotniskowiec typ *Colossus*, zbud. 1942-45, wyp. 15 892/19 896 t, dł. 211,4 m, szer. 24,4/36,9 m, zan. 7,3 m, turb. par. 42 000 KM, pręd. 25 w., zasięg 12 000 Mm/14 w., Uzbr.: 32 sam., 2 śmig., 12 x 40 mm plot., załoga 1509 ludzi wg. *Jane's Fighting Ships 1959-60*, London 1959.

22. *Limburg, Groningen* – hol. N, zbud. 1953 – 56 – pozostałe dane jak *Drenthe*.

Niszczyciel *Groningen*, który służył w Irianie. Wygląd jednostki z 1957 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderen





Ładunek indonezyjskich żołnierzy desantu na pokład okrętu podwodnego typu *Whiskey*. Fot. „Lot na południe”

2) podniesienie w Iranie Zachodnim flagi Republiki,

3) przygotowanie powszechnej mobilizacji (zachowano oryginalną retorykę epoki!).

W dniu 3 stycznia 1962 rząd Indonezji zażądał od Holandii bezzwłocznego przekazania Irianu Zachodniego bez żadnych warunków wstępnych, a 5 stycznia ogłosił powszechną mobilizację.

W tym czasie (stan na 1.01.1962) Holandia posiadała na wodach otaczających wyspę 3 niszczyciele, 2 fregaty, 16 różnych okrętów desantowych wraz z niezbędnymi jednostkami pomocniczymi²³. Liczebność personelu marynarki wojennej wynosiła 2839 marynarzy i oficerów, w tym załogi okrętów 1586 ludzi, piechota morską 942 żołnierzy oraz lotnictwo floty dalszych 311 ludzi. Równocześnie na wyspie stacjonowało 1440 żołnierzy wojsk lądowych oraz 488 sił powietrznych. Łącznie Holendrzy dysponowali w Iranie liczącym 4767 osób personelem woskowym, co było liczbą śmiesznie małą w porównaniu ze stanem posiadania Indonezji, choć podawaną oficjalnie liczbę 5 mln „ochotników”, którzy zgłosili się w czasie mobilizacji, można włożyć między bajki.

Pierwszy indonezyjski desant z powietrza przeprowadzony na Nowej Gwinei jeszcze 18 września 1961 w rejonie miasteczka Sorong, zakończył się niepowodzeniem, bowiem spadochroniarze w większości zginęli bądź trafili do niewoli w wyniku starcia z siłami holenderskimi. Do rzutu desantów Indonezyjczycy wykorzystywali przede wszystkim samoloty C-47 „Dakota” oraz bombowce B-25 „Mitchell” i A-26 „Invader”, zdecydowanie rzadziej duże transportowce C-130 „Hercules”.

Morska droga przejazdu „partyzantów” wydawała się łatwiejsza, bowiem nie sposób było upilnować liczącej tysiące kilometrów linii brzegowej zachodniej części Nowej Gwinei.

Tym nie mniej jednak Holendrzy umiejętnie wykorzystując posiadane samoloty typu „Neptune” przenieśli wypatrywanie przeciwnika daleko w morze.

W dniu 15 stycznia 1962 doszło do przypadkowego i niewiele znaczącego morskiego starcia, które omal nie doprowadziło do otwartego konfliktu zbrojnego. W tym właśnie dniu zespół 3 indonezyjskich kutrów torpedowych – *Matjan Tutul*, *Matjan Kumbang* oraz *Harimau* patrolował kursem 239° Morze Aru rejonie wyspy Aru, około 25 Mm od brzegów Irianu Zachodniego w punkcie o współrzędnych 04°40'S i 135°02'E.

Holenderski samolot patrolowy P-2V-7B „Neptune” z 321 Dywizjonu.

Fot. Gisbert Oskam



Były to nowe, bo zbudowane w latach 1959-60 w zachodniونيemieckiej stoczni Fr. Lürssen w Vegesack, jednostki stanowiące odpowiednik niemieckiego typu „140”. wyporność standardowa okrętów wynosiła 177,5 t, a pełna odpowiednio 210,0 t przy długości całkowitej 42,6 m, szerokości 7,1 m i zanurzeniu 2,34 m. Posiadały one konstrukcję mieszaną – aluminiowy szkielet i drewniane poszycie, poza *Harimau*, który miał stalowy kadłub. Napęd stanowiły 4 silniki wysokopiętne Maybach Mercedes-Benz MB 518 B, każdy o stałej mocy 2500 KM, a chwilowej 3000 KM, które zapewniały prędkość marszową 28,5 węzła, a maksymalną chwilową nawet 42,0 węzła. Zasięg wynosił 1000 Mm/32 węzłach oraz 500 Mm/39,5 węzła. Uzbrojenie składało się z 2 działek kal. 40 mm L/70 Bofors z zapasem 3000 pocisków oraz 4 wyrzutni torped kal. 533 mm. Okręty posiadały radar nawigacyjny Decca oraz Asdic do wykrywania okrętów podwodnych, a ich załoga liczyła 39 ludzi, w tym 4 oficerów²⁴.

Na pokładzie *Matjan Tutul* znajdował się komodor Jos Sudarso z-ca szefa sztabu głównego indonezyjskiej marynarki wojennej, co zdaje się wskazywać na rozpoznawczy bądź infiltracyjny charakter misji.

Indonezyjski zespół został wykryty przez patrolującą przestrzeń powietrzną maszynę typu „Neptune”, która zawiadomiła o swym odkryciu znajdującą się w pobliżu fregaty *Evertsen* i *Kortenaer*²⁵ Były to dożywające swych dni (wycofa-

23. były to niszczyciele *Utrecht*, *Limburg*, *Groningen*, fregaty *Evertsen* i *Kortenaer*, jednostka hydrograficzna *Snellius*, 7 LCPR, 3 LT i 6 LCA.

24. Ehlers H., *Kutry torpedowe typu Jaguar i Zobel cz. II i III*, „OW” nr 80 (6/2006) i nr 81 (1/2007).

25. Często udział w starciu przypisuje się holenderskim niszczycielom, co zapewne wynika z faktu, że fregaty były w końcu przebudowanymi w latach 1957-58 niszczycielami.



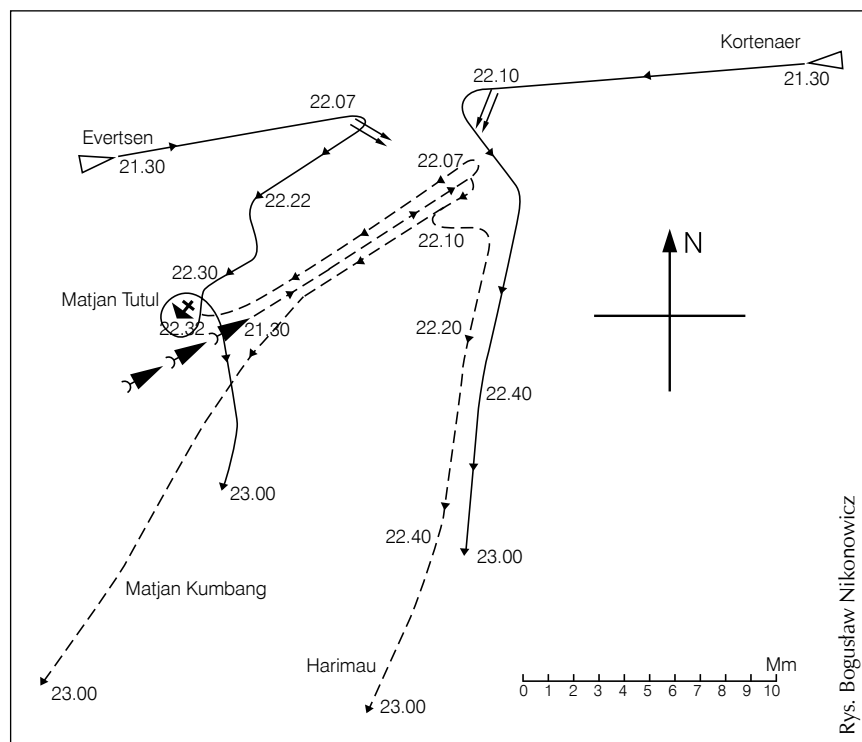
Kortenaer krótko przed przebudową na fregatę, kiedy otrzymał lądowisko dla śmigłowca nad wyrzutniami torped. Fot. zbiory Leo van Ginderen

no je ze służby właśnie w 1962) eks-brytyjskie niszczyciele typu „S” (eks-*Scourge* oraz eks-*Scorpion*) zbudowane w latach 1941-43 przez stocznię Cammel Laird w Birkenhead, a przejęte przez Holandię na przełomie lat 1945-46. W latach 1957-58 stocznia Rykswerf Willemsoord przebudowała jednostki na fregaty. Ich wyporność standardowa wynosiła 1965 t, a pełna 2703 t przy długości 110,6 m, szerokości 10,9 m i zanurzeniu 4,4 m. Napęd stanowiły 2 turbiny parowe o mocy 40 000 KM, które zapewniały maksymalną prędkość 32 węzłów. Uzbrojenie składało się z 4 dział kal. 120 mm, 4 dział kal. 40 mm plot. oraz 8 wyrzutni torped ZOP kal. 533 mm (2 x IV), zaś załoga liczyła 233 marynarzy i oficerów. Nad wyrzutniami torped zamontowano lądowisko dla śmigłowca.

W obliczu pojawienia się około godz. 21.00 holenderskiego samolotu komodor Sudarso objął komendę nad całym idącym w szyku torowym zespołem i otworzył ogień do maszyny rozpoznawczej, co wywołało fatalne skutki. „Neptune” wezwał na pomoc znajdujące się w pobliżu na wysokości miejscowości Vlakte Hoek fregaty. W rejonie tym, tyle tylko, że nieco dalej na wschód znajdował się jeszcze niszczyciel *Utrecht*. Fregaty szybko osiągnęły rejon wyspy Aru. W konfrontacji z fregatami szanse indonezyjskiego zespołu były raczej nikłe, tym bardziej, że został on wzięty praktycznie w dwa ognie, od wschodu przez *Kortenaer*, a od zachodu przez *Evertsen*. W tej sytuacji widząc holenderskie

okręty i krążący na niebie samolot, komodor Sudarso sam podjął walkę na pokładzie *Matjan Tutul*, nakazując równocześnie pozostałej dwójce kutrów torpedowych wycofanie się z pola walki. Manewr ten Indonezyjczycy zaczęli wykonywać o godz. 22.02, tymczasem o godz. 22.07 przemówiły działa *Evertsen*, o 22.10 *Kortenaer*. Wynik starcia w którym flagowy kuter torpedowy starał się związać walką przeciwnika by umożliwić odwrót *Matjan Kumbang*

i *Harimau*, był niejako z góry przesądzony. Oba kutry torpedowe zdołały uniknąć zagłady, choć zostały w wyniku starcia uszkodzone. *Matjan Tutul* poszedł na dno w płomieniach o 22.32 z bohaterem, lecz mało rozważnym komandorem Yos Sudarso, na pokładzie, przy czym o jego zatopieniu przesądziły działania *Evertsen*. Wg holenderskich informacji po zatopieniu kutra torpedowego podjęto z wody i wzięto do niewoli ogółem aż 52 Indonezyjczyków, co świad-



Rys. Bogusław Nikonowicz



Evertsen również przed przebudową na fregatę.

Fot. Leo van Ginderen

czy dobitnie, że jednostka w swym ostatnim rejsie musiała transportować grupę infiltracyjną, bowiem etatowa załoga okrętu liczyła jedynie 39 ludzi, a przecież ostrzał spowodował zapewne straty w jej składzie, czego najlepszym dowodem jest śmierć samego Sudarso. Rocznicą bitwy – dzień 15 stycznia jest w Indonezji obchodzony jako „Darma Samudra Day” upamiętniający bohaterów poległych na morzu.

Drobny w sumie incydent zbrojny w rejonie wyspy Aru bardzo zaognił sytuację międzynarodową wokół Nowej Gwineji. „Zaprzężona” z Indonezją Zjednoczona Republika Arabska już w dniu 17 stycznia 1962 zamknęła wody Kanału Sueskiego dla holenderskich okrętów oraz transportowców z posiłkami i zaopatrzeniem wojskowym dla Irianu Zachodniego, co zmusiło Holendrów do korzystania z trasy przez Kanał Panamski. 20 stycznia prezydent Sukarno w telegramie do sekretarza generalnego ONZ U Thanta zawiadomił, że Indonezja w przypadku dalszej odmowy zwrotu Irianu zmuszona będzie odzyskać prowincję siłą. Również Związek Radziecki w swym oświadczeniu z 8 lutego 1962 winą za zaistniałą sytuację obciążył „prowokacyjną” politykę Holandii wobec Indonezji, uznając równocześnie sporny obszar za indonezyjskie terytorium.

Do wybuchu otwartego konfliktu zbrojnego na większą skalę jednak nie dochodziło. Indonezja zadawała się nasileniem infiltracji, wykorzystując do tego celu zarówno lotnictwo jak i jednostki pływające. Rzecz znamieną, w działaniach lotniczych nad Nową Gwineję nie uczestniczyły w zasadzie nowoczesne samoloty odrzutowe otrzy-

mane ze Związku Radzieckiego, lecz stare maszyny pamiętające jeszcze czasy II wojny światowej typu P-51 „Mustang” i B-26 „Mitchell”, które były lepiej opasowane przez indonezyjski personel latający. W dniu 25 marca 1962 samoloty takie zbombardowały holenderską jednostkę desantową L 9534, na pokładzie której zginęło 3 marynarzy.

Indonezyjskie działania infiltracyjne nasiliły się od kwietnia 1962 roku, zgodnie z zapowiedzią ministra obrony gen. Abdula Harisa Nasution, jednak nie dochodziło do większych starć, a jedynie drobnych potyczek. Główny ciężar zwalczania infiltrantów na obszarze Irianu Zachodniego spadł na barki piechoty morskiej – holenderskich „marines”, początkowo w liczbie 2, a następnie 5 kompanii.

W dniu 27 marca 1962 grupa 30 dywersantów wylądowała w rejonie Aldona u ujścia rzeki Jera, gdzie walkę z nimi podjęła kompania piechoty morskiej. W dniu 19 kwietnia fregata *Evertsen* zniszczyła w rejonie Fak Fak łódź z 5 indonezyjskimi dywersantami. Dwa duże desanty z powietrza wysadzono w dniach 2 i 4 maja w rejonie na zachód od Kajmana. Kolejną akcję przeprowadzono już 8 maja, wysadzając dalszych spadochroniarzy (wg indonezyjskich źródeł w liczbie 400) w rejonie miasteczka Taminaboena, które zgodnie z niepotwierdzonymi informacjami miało nawet 21 maja zostać przez nich zdobyte. Ogółem w dniach między 26 kwietnia a 24 lipca Indonezyjczycy mieli desantować łącznie 1195 spadochroniarzy (dane holenderskie), głównie na półwyspie Vogelkop oraz w rejonach Kajmana i Merauke. W dniu 14 maja niszczyciel *Utrecht*²⁶ zniszczył

łódź z kolejnymi 20 infiltrantami na zachód od Fak Fak.

Holendrzy przez cały czas mimo sporych trudności, spowodowanych między innymi odmową tranzytu lotniczego przez Japonię oraz niejednoznaczną postawą Stanów Zjednoczonych, wzmacniali swoje siły militarne na Nowej Gwineji. W dniu 18 sierpnia 1962 liczyły już one łącznie 9523 ludzi, w tym 4096 żołnierzy wojsk lądowych (Koninklijke landmacht) i 720 personelu sił lotniczych (Koninklijke luchtmacht). Siły marynarki wojennej (Koninklijke Marine) liczyły 4096 ludzi, w tym 2956 stanowiły załogi operujących jednostek pływających, 1425 żołnierze piechoty morskiej oraz 326 personel lotnictwa floty (Marineluchtvaartdienst) w bazie na Biak. Zwiększeniu uległa także liczba jednostek pływających działających na otaczających wyspę wodach. Były to 4 niszczyciele, 2 fregaty, 2 okręty podwodne, 2 okręty hydrograficzne oraz 16 jednostek desantowych wraz z niezbędnym zapleczem pomocniczym²⁷.

Wiosną 1962 Holendrzy przerzucili również na wyspę 14 nowych samolotów „Hunter” w wersji Mk. 6 uzbrojonych pociski rakietowe „Sidewinder”, które wzmocniły siły 322 eskadry²⁸. Niezbędny był jednak bardziej zdecydowany krok Holandii w przedłużającym się konflikcie, choć obiektywnie patrząc obie jego strony nie bardzo pały

26. *Utrecht* – hol. N, zbud. 1953 – 56 – pozostałe dane jak *Drenthe*.

27. były to niszczyciele: *Friesland*, *Groningen*, *Limburg*, *Overijssel*, fregaty *Evertsen*, *Kortenaer*, okręty podwodne *Dolfijn*, *Zeeleeuw*, okręty hydrograficzne *Smellius*, *Lutymes*, 7 LCPR, 6 LCA i 3 LT.

28. Wg Zirochow M., Kotłabowski A, *Niebieskije...*

się do otwartych działań zbrojnych na dużą skalę. W końcu lipca 1962 Haga zdecydowała się wysłać w rejon Nowej Gwinei, trasą przez Kanał Panamski i Pacyfik, zespół floty, którego głównym elementem uderzeniowym był lotniskowiec *Karel Doorman*, licząc, że to wzmocnienie potencjału militarnego w regionie może ostudzić nieco zapal bojowy Indonezyjczyków.

Działania holenderskie nie były jednak dla Indonezyjczyków dużym zaskoczeniem. Ze względu na „szczególny” charakter stosunków Indonezji ze Związkiem Radzieckim, ten ostatni już w październiku 1961 roku podjął decyzję o skierowaniu na obszar „zaprzyjaźnionego” państwa ograniczonych kontyngentów swoich sił morskich i powietrznych. Wiosną 1962 na wodach indonezyjskich pojawiła się radziecka brygada okrętów podwodnych typu *Whiskey* zadysponowana z Floty Oceanu Spokojnego, a niemal równocześnie na lotnisku w Dżakarcie wyładowało 25 odrzutowych samolotów bombowych typu Tu-16KS „Badger”²⁹, zdolnych do przenoszenia pocisków raketowych, z których następnie sformowano 2 „indonezyjskie” (!) eskadry nr 41 i nr 42. To właśnie zadaniem tych maszyn było zniszczenie holenderskiego zespołu uderzeniowego, a w pierwszej kolejności jego trzonu – lotniskowca *Karel Doorman*. Wszelkie źródła są zgodne, że samoloty w początkowym okresie swej służby latały wyłącznie z radzieckimi załogami przygotowując się do wykonania ofensywnego zadania. Równocześnie miano szkolić swych indonezyjskich dublerów, co biorąc pod uwagę stopień złożoności maszyn, a równocześnie trudności Indonezyjczyków z opanowaniem znacznie prostszych odrzutowych

samolotów myśliwskich, wydawało się zadaniem dość karkołomnym.

W każdym razie holenderski zespół czekała przykra niespodzianka, bowiem samoloty prócz rzeczywistej wartości bojowej, stanowiły również doskonały oręż propagandowy w rękach prezydenta Sukarno, choć nastawiony przede wszystkim na potrzeby wewnętrzne.

Indonezyjczycy przygotowywali dużą operację desantową „Operasi Jayawijaya”, której celem było zdobycie Biak, skorelowane z działaniami w rejonie Merauke i Kajmana na południowym wybrzeżu. Operacja ta o kryptonimie „AN-17” miała zostać przeprowadzona w połowie sierpnia 1962 roku. Do jej realizacji przydzielono 10 tys. żołnierzy piechoty morskiej, 7 tys. spadochroniarzy, a zabezpieczać ją miało z powietrza ponad 100 samolotów³⁰. Wśród nich aż 20 bombowców Tu-16 „Badger”, bombowce Il-28 „Beagle”, a także 18 myśliwców Mig-17 „Fresco”.

Ostatecznie jednak do akcji zbrojnej nie doszło, bowiem wcześniej w dniu 15 sierpnia 1962 tak naprawdę osamotniona Holandia, przyjęła pod naciskiem Organizacji Narodów Zjednoczonych indonezyjskie warunki, a 18 sierpnia strony konfliktu podpisały zawieszenie broni. Zgodnie z jego warunkami Holendrzy przekazali z dniem 1 października 1962 władze nad obszarem zachodniej części Nowej Gwinei UNTEA – United Nations Temporary Administration (Pol. Tymczasowa Administracja Narodów Zjednoczonych). Holenderskie siły zbrojne opuściły wyspę na przełomie października i listopada 1962. Równocześnie na terytorium Irianu Zachodniego ONZ wprowadził swoje oddziały wojskowe dowodzone przez indyjskiego generała Inderjit Rikhye, których zada-

niem było utrzymywanie spokoju i porządku w okresie przejściowym przed zaplanowanym przekazaniem prowincji pod jurysdykcję Indonezji, co nastąpiło z dniem 1 maja 1963 roku. Tym samym wtedy zakończyła się ostatecznie wielowiekowa holenderska obecność w rejonie Azji Południowo-Wschodniej.

Nowe terytorium w roku 1969 otrzymało nazwę Irian Barat, zmienioną z chwilą nadania mu statusu 36 prowincji Republiki Indonezji, co nastąpiło w 1972, na Irian Jaya.

Autochtoniczna ludność Irianu – Papuasi, którym zupełnie nie odpowiada funkcjonowanie w obrębie Indonezji, wiążące się niestety z przymusową „jawaizacją”, nadal prezentują generalnie dwie opcje polityczne, polegające z jednej strony na chęci sfederowania się z Papuą-Nową Gwineą, a z drugiej stworzeniu własnej niepodległej Papui Zachodniej (Zachodniej Melanezji). W końcu lat 60-tych powstała organizacja zbrojna – Organisasi Papua Merdeka (OPM) (pol. Ruch Wolnej Papui), której celem jest wyrwanie terytorium spod władzy Indonezji na drodze działań militarnych, co prowadzi do utrzymującego się latami napięcia w prowincji, ale to już zupełnie inna kwestia. ●

Bibliografia

1. Ehlers H., *Kutry torpedowe typu Jaguar i Zobel*, cz. II i III, „OW” nr 80 (6/2006) i nr 81 (1/2007).
2. Flisowski Z., *Lot na południe*, Warszawa 1964.
3. Himmelchen G., *Die Indonesische Marine 1949-1980*, „Marine Rundschau” 9/1981.
4. *Jane's Fighting Ships 1959-60*, London 1959.
5. Kaczkowski R., *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa 1986.
6. Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., *Sprawozdanie po inostrannym flotam*, Moskwa 1971.
7. *Mała Encyklopedia Wojskowa T 1*, Warszawa 1967.
8. van Oosten. O.C., *Die Königlich-Niederlandische Marine 1945-1965*, „Marine Rundschau” 1967, Heft 2.
9. Winogradow L.W., *Korabli mienajut flag. O naszej trgovle oruziem*, Moskwa 1996.
10. Wolny A., *Wojna na Pacyfiku*, Warszawa 1971.
11. Żirochow M., Kotłobowski A., *Niebiesny wojny Indonezji. Cz. III Swobodu Zapadnomu Irianu*, „Awiamaster” 4-2004.
12. internet

29. Tu-16 – radz. sam. bom. rozpiętość 32,9 m, dł. 34,8 m, wys. 10,8 m, masa całkowita 68 000 kg, 2 silniki odrz. Mikulin o ciągu 93,2 kN, prędk. maks. 945 km/godz., pułap 13 000 m, zasięg 4800 km, uzbr.: 11 działek, 2 poc. raketowe lub 8000 kg bomb wg Kaczkowski B., *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa 1986.

30. Wg Flisowski Z., *Lot na południe*, Warszawa 1964.

Główną siłą uderzeniową indonezyjskiego lotnictwa były bombowce Tu-16KS uzbrojone w rakiety przeciwookrętowe KS-1 „Kometa”. Trzeba dodać, że maszyny te były pilotowane przez radzieckie załogi.

Fot. „Jane`s”





Ładne ujęcie okrętu typu *Delta-I* (proj. 667B), dobrze widoczne wyposażenie elektroniczne kiosku. Fotografię wykonano z pokładu amerykańskiego krążownika atomowego *California* (CGN-36) w lipcu 1984 roku.
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Mureny północnych mórz

Strategiczne krążowniki podwodne projektu 667B i 667BD część II

Opis konstrukcji

Kadłub

„Mureny” były w zasadzie powiększoną wersją okrętów projektu 667A „Nawaga”. Różnice wynikały głównie ze względu zastosowanego uzbrojenia. Ponieważ rakiety R-29 były dłuższe, miały większą średnicę i były cięższe od R-27, zaszła konieczność wydłużenia kadłuba i podniesienia jego wysokości w okolicach przedziału raketowego. Dzięki temu, tuż za kioskiem okrętu, wyrósł charakterystyczny „garb” opadający schodkowo w kierunku rufy. Nadało to okrętom bardzo charakterystyczny i łatwo rozpoznawalny wygląd. Część dziobowa kadłuba miała kształt owalny natomiast rufowa wrzecionopodobny. Przednie stery zanurzenia umieszczono – na sposób amerykański – na kiosku. Takie rozwiązanie zapewniało łatwiejsze utrzymanie właściwej głębokości podczas odpalania rakiet, a także pozwalało bezdyskryminacyjnie przechodzić na dużą głębokość przy małych prędkościach. Stery rufowe miały formę krzyża.

Konstruktorzy zadbali też o obniżenie wykrywalności okrętów. Poszycie kadłuba lekkiego zostało pokryte specjalnymi płytkami pochłaniającymi impulsy wy-

syłane przez aktywne sonary. Podjęto też próbę wyciszenia pracujących mechanizmów. Duży zapas objętości przedziałów turbinowych okrętów proj. 667A pozwolił na zastosowanie nowych rozwiązań dwupoziomowej amortyzacji turbin głównych, turbogeneratorów i innych mechanizmów. Zastosowano również śruby napędowe o niskim poziomie wytwarzanych szumów. Było to możliwe dzięki opracowanym w 1968 roku wymaganiom odnośnie charakterystyk wibracyjnych urządzeń podstawowych (WAH-68).

Pojawiło się też urządzenie demagnetyzacyjne o dużej mocy, zapewniające stabilność pola magnetycznego wytwarzanego przez okręt. Dla obniżenia pola elektrycznego po raz pierwszy wprowadzono system aktywnej kompensacji pola, wytwarzanego przez galwaniczną parę „śruby napędowe – kadłub”¹⁷.

Kadłub sztywny podzielony był na 10 przedziałów: pierwszy – torpedowy, drugi – akumulatorów i mieszkalny, trzeci – centrala dowodzenia, czwarty i piąty – raketowe i mieszkalne, szósty – agregatów Diesla, siódmy – reaktorów i generatorów pary, ósmy i dziewiąty – turbin, dziesiąty – silników elektrycznych.

Wytrzymałość kadłuba pozwalała na zanurzenie robocze do 320 m, natomiast głębokość maksymalna wynosiła 400 m.

Rozmieszczenie na okręcie potężnych rakiet balistycznych doprowadziło nie tylko do zmiany sylwetki. Nastąpiło także zmniejszenie liczby wyrzutni do 12 (zamiast 16 na okręcie bazowym). Wyporność okrętów projektu 667B wzrosła o 1200 ton, a prędkość zmniejszyła się o dwa węzły w porównaniu do „Nawagi”.

Mechanizmy główne i pomocnicze

Siłownia główna okrętu była analogiczna jak w poprzednim projekcie 667A i została rozmieszczona w formie równoległej. Parę wytwarzały dwa reaktory jądrowe typu WM-4B chłodzone wodą o łącznej mocy cieplnej 180 MWt. Była to dość udana konstrukcja zaprojektowana w OKBM zakładu nr 92 (Opytnoje Konstruktorskoje Biuro Maszynostrojenija) przez I.I. Afrikantowa. Paliwo jądrowe w reaktorach trzeba było wymieniać co 5,5 roku. Dwa zespo-

17. W niektórych publikacjach podaje się znacznie wyższą moc turbin – 52 000 KM. Np. A.S. Pawłow; *Warships of the USSR and Russia 1945-1995*. s. 30; „Technika i woоружение” 2000 nr 5-6 s. 61.

ły turbin typu OK-700 z przekładniami redukcyjnymi typu GTZA-635 o mocy 2 x 20 000 KM przenosiły napęd za pomocą wałów na dwie śruby o zmiennym skoku¹⁸. Rezerwowe źródło napędu stanowiły dwa silniki elektryczne (GED) włączone w linie wałów napędowych o mocy 260 kW każdy. Okręty osiągały prędkość 16 węzłów na powierzchni i 26 pod wodą.

Elektrownia okrętowa składała się z dwóch autonomicznych turbogeneratorów TMV-32 o mocy 2 x 3000 kW. Dodatkowym źródłem zasilania były baterie akumulatorów ołowiano-kwasowych typu AB. Na głębokości peryskopowej można było użyć dwóch rezerwowych agregatów spalinowych typu DG-460 o mocy 460 kW każdy.

Uzbrojenie

Jak już wspomniano główny oręż okrętów projektu 667B stanowiło 12 międzykontynentalnych rakiet balistycznych R-29 o masie startowej 33,3 t. Dwustopniowa rakiet z silnikami na paliwo ciekłe miała długość 13,43 m i średnicę – 1,8 m. Korpus rakiety był całkowicie spawany i wykonany z stopu AMg. Głowica bojowa rakiety była monoblokiem o masie 1100 kg i mocy 1 MT. Umieszczono ją w oryginalnie skonstruowanym górnym dnie zbiornika paliwa drugiego stopnia, odwróconą o 180° do kierunku lotu. W związku z prowadzonymi przez USA pracami nad systemem obrony przeciwrakietowej, postanowiono R-29, po raz pierwszy w WMF ZSRR, wyposażić w lekkie cele pozorne, o parametrach lotu zbliżonych do ładunków bojowych. Ładunki pozorne umieszczono w specjalnych cylindrycznych kontenerach, wspawanych w zbiornik paliwa drugiego stopnia, i wyrzucanych w momencie oddzielenia głównej części¹⁹.

W celu zapewnienia dużej celności rakiecie o tak dużym zasięgu (7800 km) po raz pierwszy w świecie zastosowano system azymutalnej astrokoorekcji lotu. System powstał dzięki CKB „Geofizyka” które opracowało mały, lekki optycz-

no-elektroniczny astrocelownik, wygodny do ustawienia na bardzo dokładnej pokładowej platformie żyroskopowej, mogącej pracować w przestrzeni kosmicznej z dużym spisem gwiazd, obejmującym całą sferę niebieską²⁰. Dzięki temu kołowe prawdopodobne odchylenie od celu (KWO) wynosiło 1500 m.

Bezpieczeństwo eksploatacji rakiety zapewniono m.in. przez tankowanie zbiorników paliwa w zakładzie produkującym rakietę i ampułizacji zaworów paliwowych i drenażowych rakiety.

I jeszcze jedna nowinka, po raz pierwszy zastosowano w morskim kompleksie rakietowym – aparaturę do rejestrowania parametrów, wypracowanych przez systemy okrętowe i wprowadzone do systemu sterowania lotem rakiety. System pracował w oparciu o wielokanałowe magnetofony, na których zapisywano nieprzerwanie, analogowo wszelkie parametry a także meldunki i komendy operatorów. Zapisane informacje opracowywano na seryjnym systemie rozszyfrowywania parametrów telemetrycznych (system „Lotos”). Był to pierwowzór znanej szeroko tzw. „czarnej skrzynki” stosowanej obecnie w lotnictwie²¹.

Aparatura pokładowa systemu sterowania rakietą po raz pierwszy w praktyce morskiej miała w swoim składzie cyfrową maszynę liczącą²².

Okręty typu „Murena” mogły wystrzeliwać rakietę pojedynczo i salwami. Z położenia podwodnego rakiety mogły startować z głębokości 55 m, przy prędkości okrętu do 5 węzłów i przy stanie morza do 6°B (wobec 3-4 węzłów i 5° B dla rakiet R-27).

Ważną cechą tych okrętów była możliwość startu całego kompletu rakiet w jednej salwie. Dla tego została przewidziana niezbędna objętość zbiorników zapewniających przestrzeń pomiędzy rakietą a ścianami szybu wyrzutni i system utrzymywania okrętu na zadanej głębokości. Wysoki stopień automatyzacji pozwolił skrócić proces przygotowań przedstartowych o 5-7 razy.

Po raz pierwszy w świecie zastosowano na tych okrętach system ochrony ra-

kiet przed niesankcjonowanymi działaniami, zabezpieczający użycie broni rakietowej tylko w przypadku otrzymania rozkazu wyższego dowództwa.

Obronę przed nieprzyjacielskimi okrętami zapewniały „Murenom” 4 aparaty torpedowe kalibru 533 mm (zapas 16 torped; SET-65, SAET-60, 53-65K, 53-65M) z tego 4 torpedy znajdowały się w wyrzutniach. Oprócz tego posiadały 2 aparaty torpedowe kalibru 400 mm (zapas 4 torpedy SET-40). Z tych ostatnich można było wystrzeliwać imitatory typu MG-44. Oprócz tego na okręcie znajdował się przenośny zestaw kierowanych rakiet przeciwlotniczych typu „Striela”.

Na uzbrojeniu okrętu znajdowały się także samobieżne i dryfujące urządzenia emitujące sygnały odbierane przez hydroakustyczne środki obserwacji i naprowadzania uzbrojenia przeciwnika, a także imitujące pola fizyczne samego okrętu podwodnego. Takimi środkami przeciwdziałania były: przyrząd MG-14 wyrzucany z aparatów torpedowych i dryfujący przyrząd sygnałów akustycznych MG-24. Ten ostatni miał on masę 7 kg, mógł być używany na głębokości 30-40 m, przez 30 minut. MG-24 wyrzucano za burtę za pomocą specjalnego urządzenia WIPS. Uzupełnieniem wymienionych wcześniej urządzeń był samobieżny hydroakustyczny imitator okrętu podwodnego o wyglądzie małej torpedy typu MG-44. Mógł pracować na głębokościach od 10 do 100 metrów, przy prędkości poruszania się 15 węzłów. Czas nieprzerwanej pracy wynosił 30 minut.

Na okrętach wykorzystywano także naboje imitujące (IP). Imitowały one pole okrętu podwodnego w zakresie od 3 do 30 kHz. Waga jednego naboju – 4 kg. W komplecie było 6 brykietów, sprasowanych ze specjalnego materiału²³.

Środki obserwacji i łączności

Podstawę wyposażenia radioelektronicznego okrętu stanowił system kierowania informacją bojową (BIUS) „Wo-schod” zastąpiony później przez nowszy

Porównanie parametrów rakiet R-29 i „Posejdon C-3”

Wyszczególnienie	R-29	Posejdon C-3
Masa startowa (t)	33,3	29,5
Liczba głowic x moc	1 x 1 MT	10 x 50 kT
Zasięg lotu (km)	7800	4600
KWO	1500	450
Głębokość startu rakiet (m)	55	15-30
Czas przygotowań do startu (min)	8	15
Interwał pomiędzy startem rakiet (sek.)	10	60

18. Taras; *Atomnyj podwodnyj flot*. s. 145.

19. A. Szirokorad; op. cit. s. 403.

20. W.A. Jemieljanow; *Rakietnyj kompleks D-9*, „Tajfun” 2000 nr 10 s.10].

21. W.A. Jemieljanow op. cit. s.11.

22. Cyfrową technikę po raz pierwszy zastosowano w rakiecie R-27K przeznaczonej do rażenia morskich ruchomych celów i przyjętej do próbnej eksploatacji w 1975 roku. R-29 była drugą rakietą z cyfrową aparaturą opracowaną przez NIIA.M.W. Awilow; *Oni byli pierwszymi*. „Tajfun” 2001 nr 6 s. 19.

23. G.G. Kostiew; *Wojenno-morskoj flot Sowieckiego Sojuza 1945-2000*. s.330.

„Almaz-B” Po raz pierwszy w ZSRR dla kierowania bronią rakietową zastosowano autonomiczny okrętowy cyfrowy system liczący „Alfa”. Dane do przygotowania i startu ракет zabezpieczał kompleks nawigacyjny „Tobol-B” zawierający aparaturę kosmicznego nawigacyjnego systemu „Cyklon-B”.

Nowy kompleks nawigacyjny skonstruowany został przez NII Przyrządów Nawigacyjnych (gł. konstruktor N.K. Kiszczenkow) przy aktywnej współpracy NII-9 WMF.

Środki łączności radiowej na nowych okrętach po raz pierwszy zostały zintegrowane w jeden automatyczny kompleks w skład którego wchodził system łączności kosmicznej „Mołnia-L” lub „Mołnia L – M-1” (na K-450). Przyjmowanie radiogramów i sygnałów nawigacji satelitarnej zapewniała wypuszczana wynurzająca się antena „Parawan” lub antena holowana typu „Łastoczka” (zainstalowana na K-450 i K-465 zamiast anteny „Parawan”).

Okręty projektu 667B jako pierwsze seryjne okręty podwodne ZSRR mogły odbierać sygnały radiowe na falach o bardzo dużej długości (VLF) umożliwiające kontakt z zanurzoną jednostką płynącą na głębokości ok. 50 m, bez konieczności wysuwania z kiosku anten

demaskujących położenie. System łączności VLF współpracował z samolotami Tu-142MR odbierającymi transmisję z okrętu i retransmitującą je do stacji naziemnych²⁴.

Ocenę sytuacji na zewnątrz okrętu umożliwiały: stacja hydrolokacyjna „Kiercz” (MGK-100), stacja radiolokacyjna „Kaskad” (MRK-50) z przystawką „Korma” (MRK-57), kompleks telewizyjny MT-70-8 oraz peryskop PZNG -8M.

Oprócz tego okręty miały na swoim wyposażeniu jeszcze system wykrywania sygnałów radiolokacyjnych „Zaliw-P” (MRP-21A).

Wewnątrz okrętu funkcjonował system telewizyjnej obserwacji wnętrza okrętu typu MT-30.

Modernizacje

Zaledwie cztery lata minęły, jak Rosjanie wprowadzili do uzbrojenia, kolejny wariant kompleksu oznaczony symbolem D-9D z rakieta R-29D, który na Zachodzie określono nazwą RSM-40 mod. 2. Ten model miał zwiększony do 9100 km zasięg i monoblokową głowicę o mocy 1 MT. Mimo zwiększonego zasięgu, rakietę miała podwyższoną celność (KWO ok. 1000 m). Jego podstawowym nośicielem były okręty podwodne projektu 667BD, o których będzie mowa

w dalszej części artykułu. W ten model rakiety przebrojono w drugiej połowie lat osiemdziesiątych dziewięć jednostek typu „Murena”. Były to K-450, K-460, K-472, K-475, K-497, K-500, K-512, K-523 i K-530²⁵.

Warto wspomnieć o jeszcze jednej próbie modernizacji okrętów projektu 667B podjętej przez znanego konstruktora biura konstrukcyjnego Arsenal, P.A. Tiuryna.

Próbował on przekonać Ministerstwo Budowy Maszyn do modernizacji kompleksu D-9 i przebrożenia okrętów proj. 667B (w projekt 667BM) w nowy kompleks na paliwo stałe z rakieta R-31. Niestety bez powodzenia. Główny konstruktor kompleksu D-9, od wielu lat monopolista w dziedzinie uzbrojenia rakietowego dla okrętów podwodnych W.P. Makiejew, pomny doświadczeń z Czełomiejem, kategorycznie sprzeciwił się uczestnictwu KB „Arsenal” w dalszych pracach modernizacyjnych.

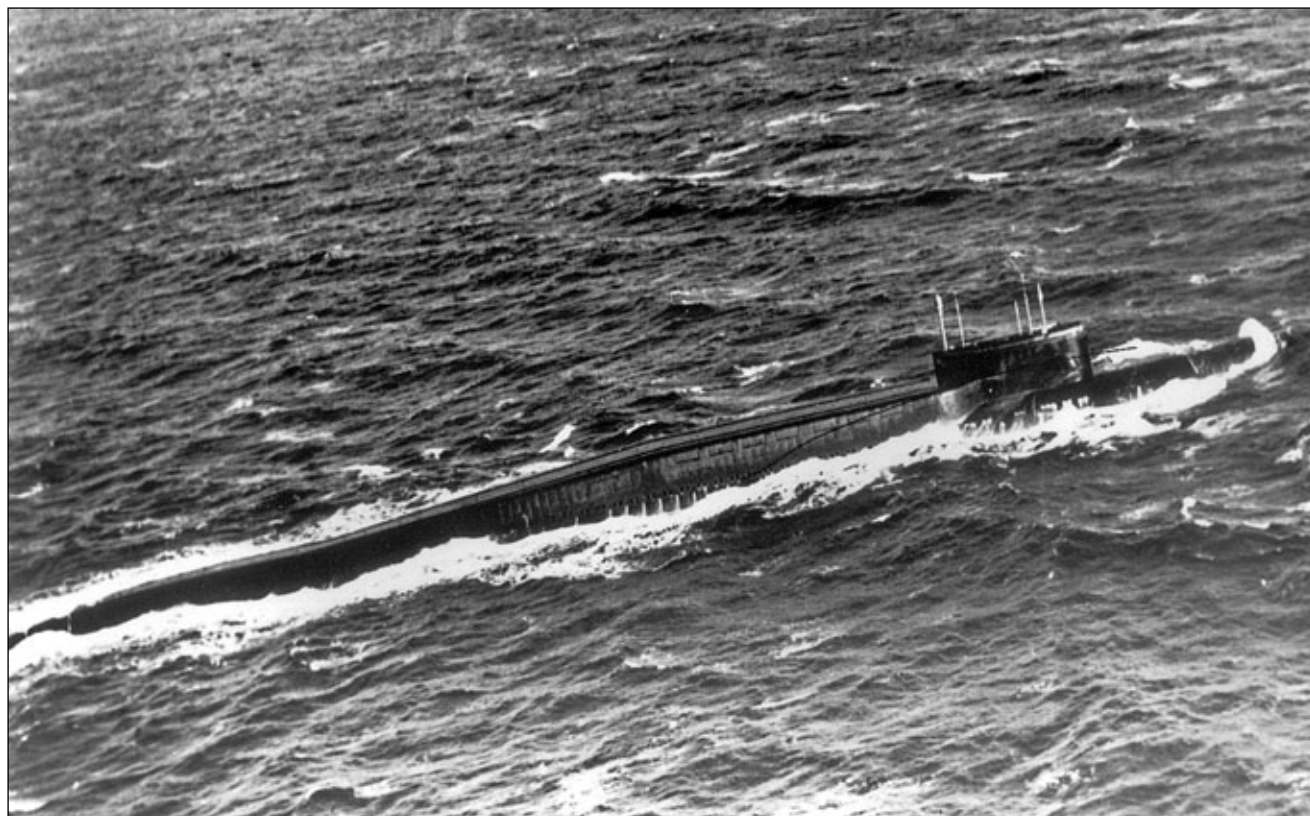
Projekt 667BD „Murena-M”

Radość z sukcesu, jakim niewątpliwie było skonstruowanie rakiet balistycznej

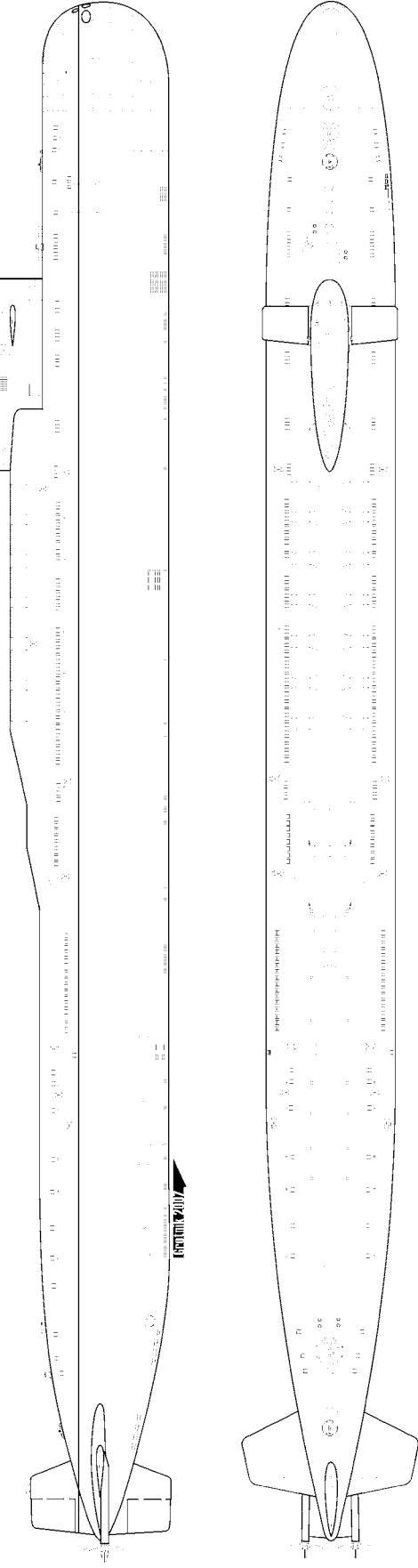
24. A. Kiński; *Nosiciele strategicznych rakiet balistycznych*, „Morza Statki i Okręty” 1996 nr 1 s. 15.

25. J.W. Apalkow; *Korabli WMF SSSR. Sprawozdanie. T.1 Podwodnyje łodki. Cz.1* 2002 s. 19.

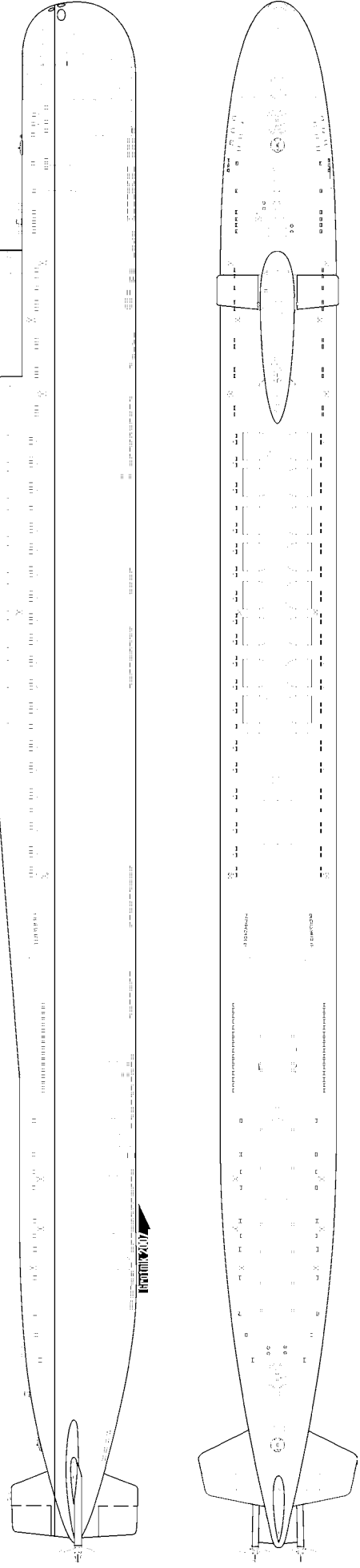
Również ciekawa fotografia okrętu typu samolot *Delta-II* (proj. 667BD) wykonana na Pacyfiku przez amerykański samolot patrolowy P-3C „Orion” w lipcu 1981 roku.



Projekt 667B Murena



Projekt 667BD Murena-M



Daty budowy okrętów projektu 667BD

Lp	Nazwa	Nr budowy	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby	Wycofanie ze służby	Uwagi
1.	K-182	341	10.04.1973	12.01.1975	30.09.1975	28.03.1995	04.110404.11.1977-03.06.1992 60 <i>Liet Wielikogo Oktjabria</i>
2.	K-92	342	09.07.1973	03.05.1975	17.12.1975	28.03.1995	
3.	K-193	353	03.09.1973	01.07.1975	30.12.1975	28.03.1995	
4.	K-421	354	30.11.1973	01.07.1975	30.12.1975	28.03.1995	

o zasięgu międzykontynentalnym, nieco psuła, świadomość zmniejszenia o 1/3 jednostki ognia okrętów projektu 667B. Co prawda dowództwo WMF ZSRR twierdziło, że potencjał bojowy nowych okrętów jest 2,5 razy większy niż jednostek typu „Nawaga”, ale eksperci doskonale wiedzieli, że był to typowy zabieg propagandowy.

Zatem, zanim pierwsza „Murena” zakończyła próby morskie, CKB- Rubin otrzymało w czerwcu 1972 r. założenia taktyczno-techniczne na rozpracowanie udoskonalonego wariantu okrętu 667B. Po kilku miesiącach na deskach projektantów pojawiła się nowa wersja tych jednostek. Projekt otrzymał numer 667BD i szyfr „Murena-M”. W nomenklaturze NATO okręty nosiły oznaczenie *Delta-II*.

Żeby pomieścić dodatkowe cztery wyrzutnie, po raz kolejny trzeba było wydłużyć kadłub, tym razem o 16 metrów. Dodatkowa sekcja przedziału raketowego zwiększyła wyporność okrętu o 1500 ton i liczbę przedziałów wodoszczelnych do jedenastu. Natomiast prędkość maksymalna spadła o 1 węzeł. Pozostałe elementy konstrukcji w zasadzie nie uległy zmianie²⁶.

Dziobowe stery zanurzenia umieszczone na kiosku, dla ułatwienia wynurzenia w łodach mogły się obracać w położenie pionowe.

Dalszemu polepszeniu uległy warunki bytowe załogi. Po raz pierwszy na radzieckich okrętach podwodnych zainstalowano system elektrochemicznej regeneracji powietrza (ZRW-M) drogą elektrolizy wody (w celu otrzymania tlenu) i pochłaniania dwutlenku węgla przez stały regenerujący absorbent²⁷. Zwiększono także autonomiczność okrętu.

Siłownia główna okrętu była analogiczna jak na projekcie 667B²⁸. Jedyną nowością było zastosowanie doskonałych sposobów jej wyciszenia.

Po raz pierwszy we flocie ZSRR podjęto wysiłki zmierzające do obniżenia poziomu pierwotnego pola akustycznego i zmniejszenia zakłóceń przeska-

dzających w pracy własnych sonarów. W szczególności dążono do obniżenia poziomu wytwarzanych szumów. Niektóre mechanizmy zespołów turbin montowano na specjalnych dwupoziomowych fundamentach z ulepszonym systemem amortyzacji. Rurociągi i urządzenia hydrauliczne oddzielono od kadłuba sztywnego specjalną izolacją pochłaniającą wibracje. Kadłub lekki otrzymał nowy ulepszony rodzaj pokrycia dźwiękochłonnego.

Wraz ze zwiększeniem liczby wyrzutni dla okrętów tego typu przewidziano zamianę kompleksu raketowego D-9 na nowocześniejszy D-9D dysponujący zwiększonym zasięgiem i celnością. I tym razem tradycyjnie już, okręty były gotowe dużo wcześniej niż ich uzbrojenie. Nowy kompleks raketowy przyjęto do uzbrojenia dopiero w 1978 roku.

Wszystkie jednostki tego typu zbudowano w zakładzie nr 50 Siewiernogo maszynostroitel'nogo predpriatija w Siewierodwinsku, ponieważ tylko tam istniała możliwość budowy tak dużych jednostek w krytej hali montażowej.

Przy budowie tych okrętów na szeroką skalę zaczęto stosować modułowo-agregatową metodę projektowania, montażu mechanizmów i armatury. Dzięki temu wodowana (wyprowadzana z doku) jednostka miała wysoki stopień gotowości.

Seria została ograniczona tylko do czterech okrętów, ponieważ testy

przechodziła już kolejna międzykontynentalna rakiet balistyczna RSM-50. Pierwsza jednostka K-182, weszła do służby we wrześniu 1975 roku – jej pierwszym dowódcą został kapitan 1-szej rangi W.W. Naumow. Głównym mankamentem tych okrętów było to, że z powodu nie najnowocześniejszego systemu kierowania uzbrojeniem raketowym, start wszystkich rakiet mógł nastąpić dwoma salwami – podstawowy (12 rakiet) i dodatkowy (4 rakiety) z dużym interwałem, co w znacznym stopniu ułatwiała wykrycie okrętu.

Dotychczasowy system kierowania informacją bojową „Almaz” został zastąpiony przez nieco nowocześniejszy „Almaz BD”. Podobna zamiana nastąpiła w łączności kosmicznej, gdzie system „Tsunami” zastąpił poprzedni „Ciklon-B”. Niektóre okręty otrzymały też nową wypuszczaną wynurzacą się antenę typu bojowego „Zubatka”.

Załoga zwiększyła się o 15 ludzi (135 osób w tym 37 oficerów).

(ciąg dalszy nastąpi)

26. Po raz pierwszy w ZSRR i w świecie przekroczono swojego rodzaju psychologiczną barierę 10 000 ton wyporności normalnej dla okrętu podwodnego.

27. „TiW” nr 5-6 2000 r.

28. Niektóre publikacje podają informacje o zwiększonej mocy siłowni do 55 000 KM.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne okrętów projektu 667B i 667BD

Wyszczególnienie	Proj. 667B	Proj. 667BD
Wyporność (t)		
– nawodna	8900	10 500
– podwodna	13 700	15 750
Wymiary (m)		
– długość	139,0	155,0
– szerokość	11,7	11,7
– zanurzenie	8,4	8,6
Prędkość (w)		
– nawodna	16	15
– podwodna	26	25
Autonomiczność (doby)	70	80
Załoga (os.)	120	135



Azjatyckie stawiacze min

Turecki stawiacz min-okręt desantowy *Karamürselbey* (N 124).

Fot. Anatolij N. Odajnik

Podwodna część kadłuba jednostki pływającej od zarania dziejów stanowiła przedmiot „szczególnego” zainteresowania potencjalnych przeciwników, bowiem jej uszkodzenie stwarzało duże szanse na utratę pływerności, a w konsekwencji zatonięcie.

Pojawienie się materiału wybuchowego w postaci prochu, który można było detonować pod kadłubem okrętu znacznie poszerzyło możliwość oddziaływania, a stąd już krótka droga wiodła do skonstruowania min morskich. Pierwsze prace nad minami prowadzono w początkach XIX wieku w Rosji, a następnie także w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii¹.

Miny morskie galwaniczne (odpalone prądem elektrycznym z brzegu) jak i uderzeniowe, swój debiut bojowy miały w czasie wojny krymskiej w latach 1853-1856 na Bałtyku pod KronsztaDEM oraz na wodach Morza Czarnego, potwierdzając jako narzędzie walki dużą przydatność. Miny na dość znaczną skalę, w tym także na rzekach, stosowały strony walczące w amerykańskiej wojnie secesyjnej lat 1861-1865. Na wodach europejskich zostały ponownie użyte przez Rosję w toku jej wojny z Turcją w latach 1877-1878, w trakcie której przyczyniły się do odniesienia sukcesów militarnych przez stronę rosyjską, skutecznie blokując na Morzu Czarnym operacje silniejszej floty tureckiej.

Rosji przypadła również palma pierwszeństwa w budowie pierwszych wyspecjalizowanych stawiaczy min – *Bug* i *Dumaj*, które powstały w roku 1892.

W wojnie rosyjsko-japońskiej 1904-1905 na Dalekim Wschodzie miny morskie, których strony postawiły łącznie 6365, w tym Rosja 4275², stanowiły już groźny oręż, powodujący znaczne straty jednostek pływających. W toku I wojny światowej wszystkie walczące strony, a także państwa neutralne, zbrojnie chroniące swą „neutralność”, postawiły ogółem blisko 310 tysięcy min morskich, na których zatonięły łącznie 202 okręty bojowe, w tym 9 okrętów liniowych, 10 krążowników, 106 kontrtorpedowców i torpedowców oraz 58 okrętów podwodnych (bez jednostek mniejszych i pomocniczych, a także statków handlowych)³.

W okresie międzywojennym kontynuowano prace nad modernizacją arsenału broni minowej, prowadząc między innymi nowe rozwiązania techniczne w postaci zapalników magnetycznych, akustycznych oraz hydrostatycznych. Rozbudowie uległ również zestaw jednostek przeznaczonych do wykonywania zadań minowych, gdzie obok tradycyjnych już jednostek nawodnych różnych klas, zagościły na stałe okręty podwodne, co więcej podjęto również pierwsze próby wykorzystania do stawiania min samolotów.

Wybuch II wojny światowej spowodował, że walczące strony znów chę-

nie sięgnęły po broń minową, stawiając łącznie około 698,7 tys. min⁴. Miny, nawet klasyczne już kotwiczne, nadal zachowały wysoką skuteczność, zwłaszcza na płytkich akwenach, takich jak Bałtyk. Samolot stał się powszechnym środkiem przenoszenia min, zwłaszcza na Pacyfiku, choć alianckie miny lotnicze stanowiły również przyczynę wielu strat na Bałtyku.

Po zakończeniu II wojny światowej i przeprowadzeniu w pierwszych latach powojennych gigantycznej akcji rozminowania, здаваło by się mogło, że miny morskie przejdą już do lamusa historii. Szybko jednak rozumowanie takie okazało się błędem, bowiem już w trakcie wojny koreańskiej, prowizoryczne pole minowe powstrzymało w październiku 1950 r. na niemal tydzień lądowanie sił ONZ pod Wonsan⁵.

O tym, że miny morskie nie są wcale przebrzmiałym środkiem walki mogą świadczyć wydarzenia, jakie rozegrały się w Zatoce Sueskiej i na Morzu Czerwonym w lipcu i sierpniu roku 1984, gdy postawione skrycie miny niewiadomego pochodzenia (najprawdopodobniej libijskiego) spowodowały mniej lub

1. Cieśla J., Małtowski J., *Morska broń minowa*, Warszawa 1969.

2. Sobański M., *Stawiacze min pod banderą* ze *Złotym Lwem*, „OW” nr 79 (5/2006).

3. Cieśla J., Małtowski J., *Morskie...*

4. Cieśla J., Małtowski J., *Morskie...*

5. Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-53. Działania morskie*, Gdańsk 2000.

bardziej poważne uszkodzenia 19 statków różnych bander, w tym polskiego drobnicowca *Józef Wybicki*⁶.

Po stawianie min morskich na wodach międzynarodowych, w tym zwłaszcza na trasach komunikacyjnych, sięgnął również Iran w trakcie tzw. „wojny z tankowcami” na wodach Zatoki Perskiej w latach 1987-1988⁷.

W tej sytuacji, gdy miny morskie nadal stanowią groźny oręż walki, trudno się dziwić, że niektóre floty zachowały nadal w swym składzie klasyczne stawiacze min, co więcej wprowadziły nowe okręty tej klasy, mimo, że do stawiania min wykorzystywać można praktycznie wszelkiego rodzaju jednostki pływające (i nie tylko), w tym również improwizowane, tak jak próbował to czynić Irak w czasie ostatniego konfliktu w Zatoce Perskiej.

Poniżej podejmiemy próbę zaprezentowania ważniejszych współczesnych okrętów minowych pozostających właśnie we flotach państw azjatyckich, przy oczywistym założeniu, że zamieszczone informacje nie pretendują wcale do całościowego ujęcia zagadnienia, zachowując jedynie charakter sygnałny.

Pierwszym z państw azjatyckich, a tak po prawdzie euro-azjatyckich, które nadal dysponuje specjalnymi stawiaczami min jest Turcja. Warto w tym miejscu wspomnieć, że turecka marynarka wojenna *Türkiye Cumhuriyeti Bahriyesi* posiadała wspaniałe tradycje operacyjnego wykorzystania stawiaczy min. To przecież turecki *Nusret*⁸ postawił w Dardanelach zapory minowe, które spowodowały w dniu 18 marca 1915 zatonięcie przy próbie forsowania cieśniny 3 pancerników – francuskiego *Bouvet* oraz brytyjskich *Irresistible* i *Ocean*⁹. W tych okolicznościach trudno się dziwić, że okręty tej klasy cieszą się nad Bosforem sporą atencją.

W okresie powojennym w ramach amerykańskiej pomocy wojskowej trafiło do Turcji odpowiednio w latach 1952 i 1960 pięć przybrzeżnych stawiaczy min typu „LSM”¹⁰. Były to zbudowane w 1945 średnie okręty desantowe, przebudowane w 1952 na stawiacze min. Ich wyporność standardowa wynosiła 743 t, a pełne 1100 t przy długości 62,0 m, szerokości 10,5 m i zanurzeniu 2,6 m. Napęd jednostek stanowiły silniki wysokoprężne o łącznej mocy 2880 KM, które umożliwiały rozwijanie maksymalnej prędkości 12 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 60 t zapewniał zasięg 2500 Mm/10 węzłach. Uzbrojenie stanowiły 2 działa plot. kal. 40 mm oraz 2 działa plot. kal. 20 mm.

Nie jest znana liczba zabieranych na pokład min. Załoga okrętów liczyła 70 marynarzy i oficerów.

Stawiacze min typu „LSM” przestały być wykazywane przez roczniki flot po roku 1973.

W roku 1964 flotę turecką zasilili stawiacze min, noszący historyczną nazwę *Nusret* (N^L 110), zbudowany przez stocznię we Friederikshaven w Danii na podstawie projektu NATO, analogicznie do duńskich okrętów minowych typu *Falster*.

Jednostka miała standardową wyporność 1880 t przy długości całkowitej 77,0 m, szerokości 12,6 m i zanurzeniu 3,4 m. Napęd stanowiły silniki wysokoprężne General Motors o łącznej mocy 4800 KM, które pracując na 2 śruby, zapewniały maksymalną prędkość 18 węzłów. Uzbrojenie stawiacza min składało się z 2 podwójnie sprzężonych uniwersalnych dział kal. 76,2 mm. Równocześnie okręt mógł przyjąć na pokład do 400 min morskich różnych typów. Wyposażenie elektroniczne obejmowało radar nawigacyjny, kontroli przestrzeni morskiej i powietrznej RAN 7S oraz kierowania ogniem artylerii, zaś załoga liczyła 146 marynarzy i oficerów¹¹.

W dniu 7 lutego 2001 *Nusret* został oficjalnie skreślony ze stanu tureckiej marynarki wojennej.

W roku 1972 flota otrzymała 2 eks-niemieckie stawiacze min, a właściwie eks-amerykańskie duże okręty desantowe typu *LST 542*¹². Były to okręty zbudowane w Stanach Zjednoczonych w latach 1944-1945, a następnie w 1961 przekazane RFN, gdzie zostały przebudowane.

Wyporność jednostek wynosiła 3640 t, a pełna odpowiednio 4140 t przy długości 101,4 m, szerokości 15,3 m i zanurzeniu 4,0 m. Napęd stanowiły 2 silniki wysokoprężne General Motors 16-567A o łącznej mocy 1700 KM, które umożliwiały rozwijanie maksymalnej prędkości 11 węzłów. Zasięg sięgał 15 000 Mm przy 9 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 860 kW. Uzbrojenie obejmowało 2

podwójnie sprzężone działa plot. kal. 40 mm L/60 Bofors Mk 1 oraz 2 pojedyncze działa plot. kal. 40 mm L/60 Bofors Mk 3. Nie jest znana liczba zabieranych na pokład min, które przechowywano na 60 torach minowych pokładu górnego. Do obsługi min okręty wyposażono w 4 dwutonowe dźwigi. Wyposażenie elektroniczne obejmowało radar nawigacyjny Kelvin-Hughes 14/9. Załoga liczyła 60 marynarzy i oficerów. *Bayraktar* (N^L 120) i *Sancaktar* (N^L 121) zostały wycofane ze służby i rozbrojone w roku 2004.

W roku 1980 do służby wszedł, zbudowany przez rodzimą turecką stocznię Taşkızak w Istambule, stawiacz min – okręt desantowy *Çakabey* (N^L 122). Wyporność jednostki wynosiła 1600 t przy



Ujęcie od rufy *Karamürselbey*, widoczne pokrywy luków minowych.

Fot. Anatolij N. Odajnik

długości 77,3 m, szerokości 12,0 m i zanurzeniu 2,3 m. Napęd stanowiły 3 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 4320 KM, które pracując na 3 śruby, zapewniały maksymalną prędkość 14 węzłów.

6. Kubiak K., *Morskie działania specjalne po roku 1945*, Warszawa 2001.

7. Kubiak K., *Niewypowiedziana wojna*, „MSiO” nr 9 (69) wrzesień 2007.

8. *Nusret* – turecki stawiacz min, zbud. 1911-13 Kilonia (Niemcy), wyp. 365 t, dł. 40,2 m, szer. 6,7 m, zan. 2,5 m, parowiec 1200 KM, pręđ. 15 w, uzbr.: 2 x 47 mm, 40 min.

9. Langensiepen. B., Güleriyüz A., *The Ottoman steam Navy 1828-1923*, London 1995.

10. Były to: *Marmaris* N^L 103, *Meriç* N^L 102, *Mersin* N^L 104, *Mordogan* N^L 101 oraz *Müreffe* N^L 105 wg Marczak J., *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1970.

11. *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1985.

12. Były to: *Bayraktar* N^L 120 (eks-niem. *Bottrop*) i *Sancaktar* N^L 121 (eks-niem. *Bochum*) wg *Combat Fleet of the World 2002-2003* pod red. A.D. Baker III, Annapolis 2002.



Turecki stawiacz min-okręt desantowy *Osman Gazi* (N° 125).

Fot. Anatolij N. Odajnik

Uzbrojenie obejmowało 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 40 mm oraz 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 20 mm. Jako stawiacz min okręt mógł przyjąć na pokład do 150 min morskich, natomiast zamiennie w wersji desantowej 9 czołgów, 10 samochodów terenowych i 400 żołnierzy, którzy dysponowali 2 kutrami LCVP oraz lądowiskiem dla śmigłowca na śródkręciu¹³.

Çakabey został w roku 1999 wycofany ze służby, a w lipcu 2001 rozpoczęto jego złomowanie.

Kontynuacją rodzimej produkcji zapoczątkowanej *Çakabey*, były 2 stawiacze min-okręty desantowe typu *Sarucabey*¹⁴, zbudowane przez arsenał Taşkızak w Istambule w latach 1980-1985.

Wyporność pełna tych jednostek wynosi 2600 t przy długości całkowitej 92,0 m, szerokości 14,0 m i zanurzeniu 2,3 m. Napęd stanowią 3 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 4320 KM, które pracując na 3 śruby, zapewniają maksymalną prędkość 14 węzłów.

Uzbrojenie obejmuje 2 podwójnie sprzężone (w części dziobowej) i 1 pojedyncze działa plot. kal. 40 mm L/70 Bofors L70 oraz 2 podwójnie sprzężone działa plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk 24. Dwa zamontowane na pokładzie czołgowym torry minowe umożliwiają zabieranie na pokład 150 min morskich. Załadunek min odbywa się za pośrednictwem 2 wrót na każdej burcie. W przypadku użycia okrętu w wersji desantowej wrota można również wykorzystywać do wyładunku transportowa-

nych oddziałów na zacumowane przy burtach środki pływające. Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Decca TM 1226.

W wersji desantowej jednostki mogą transportować 11 czołgów, 12 samochodów ciężarowych oraz liczący 600 żołnierzy oddział. Na pokładzie w rejonie śródkręcia znajdują się 2 kutry LCVP, których obsługę zapewnia dźwig z teleskopowym ramieniem. Na rufie mieści się lądowisko dla śmigłowca¹⁵.

Największym i najnowszym stawiaczem min-okrętem desantowym tureckiej marynarki wojennej jest *Osman*

Gazi (N° 125), zbudowany w latach 1989-1994 przez arsenał Taşkızak w Istambule. Budowę planowanej pierwotnie drugiej jednostki serii, dla której wybrano nazwę *Orhan Gazi* (N° 126), anulowano w lipcu 1991 roku.

Wyporność pełna okrętu wynosi 3773 t przy długości całkowitej 105,0 m, szerokości 15,5 m i zanurzeniu 3,75 m.

13. *Jane's Fighting Ships 1986...*

14. Są to: *Sarucabey* (eks-*Karaçebey*) N° 123, zbud. 1980-1984 oraz *Karamürselbey* N° 124, zbud. 1983-1985.

15. *Combat Fleet of the World 2005-2006* pod red. E. Wertheim, Annapolis 2005.

Inne ujęcie tureckiego *Osman Gazi* wykonane w Odessie 18 lipca 2003 roku. Pokrywy luków minowych są również dobrze widoczne.

Fot. Anatolij N. Odajnik



Układ napędowy składający się z 4 silników wysokoprężnych MTU 6V396 o łącznej mocy 10 000 KM¹⁶ pracujący na 2 śruby, zapewnia chwilową maksymalną prędkość 17 węzłów, a stałą 15 węzłów. Zasięg wynosi 4000 Mm/15 węzłach.

Uzbrojenie obejmuje 2, zamontowane w części dziobowej, podwójnie sprzężone działa plot. kal. 40 mm L/70 Bofors, 1 podwójnie sprzężone dział plot. kal. 35 mm L/90 Oerlikon oraz 2 pojedyncze działa plot. kal. 20 mm. Jednostka może zabrać na pokład około 200 min morskich, które znajdują się na 2 torach minowych na pokładzie czołgowym. Załadunek min odbywa się przez 2 wrota zamontowane w pawęży rufowej.

Z uwagi na większą o prawie 50% wyporność w porównaniu z typem *Sarucabey*, w wersji desantowej okręt może transportować 15 czołgów oraz 900 żołnierzy. Na żurawikach w rejonie nadbudówki znajdują się 4 kutry LCVP, po

Były to okręty o wyporności standardowej 368 t, a pełnej odpowiednio 408 t przy długości 49 m, szerokości 7,7 m i zanurzeniu 3,6 m. Ich napęd stanowiły 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 540 KM, które pracując na 2 śruby, zapewniały maksymalną prędkość 13 węzłów. Zasięg wynosił 2700 Mm/10 węzłach.

Uzbrojenie składało się z 1 działa kal. 76 mm (inne źródła mówiły, że pokładzie były 2 takie działa), 1 dział plot. kal. 40 mm oraz 2 dział plot. kal. 20 mm. Jednostka mogła zabrać na pokład 142 miny morskie, a jej załoga liczyła 55 marynarzy i oficerów¹⁹.

Okręty bezpiecznie przetrwały II wojnę światową i pozostawały w składzie tajskiej floty do początków lat siedemdziesiątych.

Obecnie w składzie marynarki wojennej Tajlandii znajduje się *Thalang* (621), jednostka wsparcia sił trałowych, będąca równocześnie stawiaczem min. Okręt ten powstał w arsenale w Bangko-

Okręt zbudowano w Tajlandii na podstawie projektu opracowanego przez firmę Ferostaal z Essen w Niemczech. W skład jego wyposażenia pokładowego weszły między innymi 2 dźwigi o udźwigu 3 t. Jednostka dysponuje 4 zapasowymi zestawami sprzętu trałowego dla trałowców, sama może prowadzić trałowanie za pomocą trału mechanicznego²⁰.

Stawiacze min znajdują się także we flotach państw Dalekiego Wschodu. Rozwijająca się nader dynamicznie w okresie ostatnich kilkunastu lat marynarka wojenna Chińskiej Republiki Ludowej posiada obecnie również w swoim składzie wyspecjalizowany stawiacz min typu *Bulieijian* noszący nazwę *Wolei* (814), zbudowany w roku 1988 przez stocznię w Dalian.

Wyporność standardowa okrętu wynosi 2500 t, a pełna odpowiednio 3100 t przy długości kadłuba 93,8 m, szerokości 14,4 m i zanurzeniu 4,0 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 6400 KM, które poruszając 2 śruby, zapewniają maksymalną prędkość 18 węzłów. Zasięg wynosi 7000 Mm/14 węzłach, choć niektóre źródła mówią, że jest mniejszy i sięga jedynie 6000 Mm.

Uzbrojenie jednostki składa się z 4 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 37 mm L/63 Model 76, zaś na pokład może ona zabrać nawet do 400 min morskich. Wyposażenie elektroniczne stanowią 2 radary nawigacyjne, a załoga liczy od 180 do 200 marynarzy i oficerów (w zależności od źródła)²¹.

Zgodnie z niepotwierdzonymi informacjami, w Chinach miano przystąpić do budowy drugiego, bliźniaczego, stawiacza min.

Republika Korei (Korea Południowa), której rozbudowana flota, z uwagi na stałe zagrożenie agresywnymi działaniami z Północy (KRL-D), stanowi jeden z gwarantów własnej niezależności, posiada również w swym składzie duży współczesny stawiacz min. Jest to MLS 560 *Won San* (lub jak chcą inni *Wonsan*), zbudowany przez koreańską stocznię Hyundai w Ulsan w latach 1994-1997.

Okręt posiada wyporność pełną 3300 t przy długości całkowitej 103,8

Tajlandzki stawiacz min *Thalang* (621).

Fot. zbiory Joe Jin-ho



2 na każdej burcie, zaś w części rufowej obszerne lądowisko dla śmigłowca, jednak bez hangaru.

Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Racal – Decca TM 1226 oraz odbiorniki systemu Inmarsat. Jednostka dysponuje stanowiskiem dowodzenia operacjami desantowymi, a całość pomieszczeń została umieszczona w obrębie cytadeli chroniącej przed skutkami użycia broni ABC¹⁷.

Kolejnym, tym razem już jednak państwem Azji Południowo-Wschodniej, które aktualnie posiada w składzie swej floty stawiacz min jest Tajlandia.

Okręty tej klasy pojawiły się w marynarce wojennej ówczesnego Syjamu jeszcze w okresie lat międzywojennych, gdy w 1936 dotarły zbudowane we Włoszech 2 jednostki typu *Bangrachan*¹⁸.

ku, a do służby wszedł w sierpniu 1980 roku.

Wyporność pełna jednostki wynosi 1000 t przy długości całkowitej 55,7 m, szerokości 10,0 m i zanurzeniu 3,1 m. Układ napędowy składa się z 2 silników wysokoprężnych MTU o łącznej mocy 1310 KM, które pracując na 2 śruby, zapewniają maksymalną prędkość 12 węzłów.

Uzbrojenie obejmuje 1 dział plot. kal. 40 mm L/60 Bofors Mk 3, 2 pojedyncze działa plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk 10 oraz 2 pojedyncze wkm-y kal. 12,7 mm M2. Na pokład zabierać można również miny morskie, jednak ich liczba pozostaje nieznana. Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Decca TM 1226, zaś załoga liczy 77 marynarzy i oficerów.

16. Wg innych źródeł szerokość jednostki wynosi 16,1 m, a zanurzenie odpowiednio 4,8 m, zaś układ napędowy tworzą 2 silniki wysokoprężne MTU 12 V 1163 TB 73 o łącznej mocy 8800 KM

17. *Combat Fleet of the World 2005...*

18. Były to: 1 *Bangrachan* oraz 2 *Nhong Sarhai*.

19. Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., *Sprawozdanie po inostrannym flotach*, Moskwa 1971.

20. *Combat Fleet of the World 2002...*

21. *Combat Fleet of the World 2005*.

Chiński stawiacz min *Wolei* (814) w bazie.

Fot. zbiory Joe Jin-ho

m, a między pionami 98,0 m, szerokości 15,2 m oraz zanurzeniu 4,15 m²². Układ napędowy tworzą 4 silniki wysokoprężne SEMT-Pielstick 12 PA 6 o łącznej mocy 19 200 KM, względnie jak chcą tego inne źródła tylko 17 200 KM, które pracując na 2 śruby, zapewniają wysoką, bo wynoszącą 22 węzły, prędkość maksymalną. Zasięg jednostki wynosi 4500 Mm/15 węzłach.

Uzbrojenie składa się z 1 uniwersalnego działka kal. 76 mm L/62 OTOBreda Compact DP, 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 40 mm L/70 OTOBreda Fast Forty oraz 2 potrójne wyrzutnie torped pop. kal. 324 mm Mk 32. Na dwóch torach minowych okręt

może przyjąć na pokład do 300 min morskich.

Jednostka dysponuje bogatym wyposażeniem elektronicznym obejmującym radar nawigacyjny Raytheon SPS-64(V), radar dozoru powietrznego i nawodnego Samsung-Marconi 1810, radar dozoru powietrznego Thales DA-05, 2 radary Samsung-Marconi ST-1802, a także sonar dziobowy. Środki walki elektronicznej reprezentują 2 6-prowadnicowe wyrzutnie celów pozornych Raytheon Mk 137 systemu Mk 36 SRBOC. Okręt jest wyposażony w odbiorniki systemu Inmarsat. Istnieje możliwość zainstalowania systemu optronicznego Radamec, wspierającego kierowanie ogniem artyleryjskim²³.

Załoga *Won San* liczy 160 marynarzy i oficerów.

W części rufowej stawiacz min dysponuje dużym lądowiskiem, pozwalającym na współpracę ze śmigłowcami wielkości CH-53E, jednak brak na nim hangaru. Z uwagi na swe przewidywane wielofunkcyjne wykorzystanie, między innymi w charakterze eskortowca, jednostki poszukującej miny czy wreszcie okrętu szkolnego, na żurawikach w rejonie nadbudówki

umieszczono 2 LCVP, po jednym na każdej burcie.

Ostatnim wreszcie z państw Dalekiego Wschodu, który aktualnie w składzie swej floty, eufemistycznie nazywanej Morskimi Siłami Samoobrony, posiada stawiacze min jest Japonia. Kraj ten, jak rzadko który posiada tradycje bojowego wykorzystania broni minowej od początków XX wieku, o czym była już mowa wcześniej, począwszy od wojny z Rosją poprzez I i II wojny światowe. Totalna klęska militarna w tym ostatnim konflikcie spowodowała likwidację cesarskiej marynarki wojennej, którą po czasie zastąpiły właśnie Morskie Siły Samoobrony. Formacja ta od samego początku istnienia w swym składzie posiadała wyspecjalizowane stawiacze min.

Początkowo w składzie sił znalazły się, zbudowane w Japonii w roku 1955 *Tsugaru* (481) oraz *Erimo* (491). Pierwszy, o wyporności standardowej 950 t przy wymiarach 55,0 x 10,4 x 3,4 m, pełnił równocześnie funkcję jednostki kablowej. Napęd okrętu stanowiły silniki wysokoprężne o mocy 3200 KM, które poruszając 2 śruby, umożliwiały rozwijanie maksymalnej prędkości 16 węzłów.

Uzbrojenie składało się z 1 uniwersalnego działka kal. 76,2 mm, 2 dział plot. kal. 20 mm, 4 mbg oraz 40 min, zaś jego załoga liczyła 100 marynarzy i oficerów.

Drugi z okrętów, o wyporności standardowej 630 t przy wymiarach 65,0 x 7,0 x 2,4 m, był równocześnie trałowcem pełnomorskim oraz eskortowcem pop. Jego napęd stanowiły silniki wysokoprężne o mocy 2500 KM, które za pośrednictwem pojedynczej śruby, nada-

Południowokoreański stawiacz min *Won San* (560) w Pearl Harbor, 14 października 2004 roku.

Fot. U.S. Navy



22. Wg innych źródeł szerokość jednostki wynosi 15,0 m, a jej zanurzenie 3,4 m.

23. *Combat Fleet of the World 2005-...*



Japoński wielofunkcyjny stawiacz min *Bungo* (464).

Fot. „Ships of the World”

wały jednostce maksymalną prędkość 18 węzłów.

Uzbrojenie składało się z 1 podwójnie sprzężonego działka plot. kal. 40 mm, 2 dział plot. kal. 20 mm, 3 mbg. Okręt posiadał również możliwość zabierania na pokład pewnej, nie określonej bliżej liczby min morskich. Załoga *Erimo* liczyła 80 marynarzy i oficerów²⁴.

Tsugaru i *Erimo* przetrwały w składzie floty Japonii do początku lat siedemdziesiątych.

W roku 1971 Japonia wprowadziła do służby nowy stawiacz min *Souya* (951), zbudowany przez stocznnię Hitachi w Maizuru w latach 1970-1971.

Inne ujęcie *Bungo*.

Wyporność standardowa jednostki wynosiła 2150 t, a pełna odpowiednio 3300 t przy długości 99,0 m, szerokości 15,0 m i zanurzeniu 4,2 m. napęd okrętu stanowiły 4 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 6400 KM, które pracując na 2 śruby, umożliwiały rozwijanie maksymalnej prędkości 18 węzłów. Zasięg jednostki wynosił 7500 Mm/14 węzłach.

Uzbrojenie obejmowało 1 podwójnie sprzężone uniwersalne działko kal. 76,2 mm L/50 Mk 33 na dziobie, 2 działka plot. kal. 20 mm L/80 US Mk 10 oraz 2 potrójne wyrzutnie torped pop kal. 324 mm Type 68. Na 6 umieszczonych wewnątrz kadłuba i 2 dodatkowych zewnętrznych torach minowych *Souya*

Fot. „Ships of the World”

mogła transportować do 460 min morskich.

Wposażenie elektroniczne obejmowało radar nawigacyjny, radar dozoru obszaru nawodnego OPS 16, radar dozoru obszaru powietrznego OPS 14, sonar SQS 11A oraz urządzenie kierowania ogniem artyleryjskim GFCS-1.

Załoga *Souya* liczyła 185 marynarzy i oficerów.

Jednostka poza samodzielnymi zadaniami minowymi mogła również pełnić funkcję okrętu wsparcia dla zespołu sił trałowych, dysponując odpowiednimi pomieszczeniami sztabowymi oraz magazynowo-warsztatowymi, a także obszernym lądowiskiem dla śmigłowca (bez hangaru) w rufowej części kadłuba²⁵.

Souya pozostała w czynnej służbie do połowy lat dziewięćdziesiątych.

Aktualnie japońskie Morskie Siły Samoobrony dysponują 2 dużymi wielofunkcyjnymi stawiaczami min typu *Uraga*, zbudowanymi w latach 1993-1998²⁶.

Wyporność standardowa tych okrętów wynosi 5650 t, a pełna odpowiednio 6850 t przy długości całkowitej kadłuba 141,0 m (a między pionami 136,0 m), szerokości 22,0 m i zanurzeniu 5,4 m. W części przedniej kadłub posiada gruszkę dziobową. Układ napędowy tworzą 2 silniki wysokoprężne Mitsui 12V42M-A o łącznej mocy 19 800 KM (lub jak chcą tego inne źródła 19 500 KM), które poruszając 2 śruby, za-

24. Kowalenko W.A., Ostroumow. M.N., *Sprawozdanie...*

25. *Jane's Fighting Ships 1986...*

26. Są to: *Uraga* (463), zbud. Hitachi, Maizuru 1994-1997 oraz *Bungo* (464), zbud. Mitsui, Ōsaka 1995-1998.



pewniają wysoką, bo wynoszącą 22 węzły prędkość maksymalną. Zasięg wynosi 4600 Mm przy 20 węzłach. Jednostki typu *Uraga* posiadają również dziobowy pędnik sterujący.

Uzbrojenie okrętów składa się z umieszczonego na pokładzie dziobowym pojedynczego uniwersalnego dział kal. 76 mm L/62 OTO-Melara oraz 2 pojedynczych dział plot. kal. 20 mm. Działo kal. 76 mm zostało w pierwszej kolejności zainstalowane na pokładzie *Bungo*, a dopiero następnie po roku 2003 na *Uraga*. 4 torry minowe zamontowane na 2 pokładach we wnętrzu kadłuba umożliwiają transport do 230 dużych min morskich. Obsługę torów minowych (załadunek oraz stawianie min) zapewniają 2 pary wrót w pawęży rufowej.

Jednostki dysponują dużym pokładem lotniczym wraz z hangarem, umożliwiającym bazowanie 1 ciężkiego śmigłowca typu CH-53E w wersji przeciwminowej.

Wyposażenie elektroniczne okrętów obejmuje radar nawigacyjny JRC OPS-18, radar dozoru obszaru powietrznego Melco OPS-14B, radar kierowania ogniem artyleryjskim FCS-2-21A oraz sonar ZQS-1 B. Na pokładzie znajdują się również odbiorniki systemu Inmarsat.

Z uwagi na zakładaną wielofunkcyjność jednostek, które między innymi mogą pełnić funkcję okrętów dowodzenia i wsparcia zespołu sił trałowych, zo-

stały one wyposażone w wieloosobową komorę dekompresyjną oraz umieszczone w osi symetrii wrota rufowe z rampą, umożliwiające obsługę i zaopatrywanie na morzu.

Załoga stawiaczy min liczy 170 marynarzy i oficerów, choć niektóre źródła mówią o 161 osobach (129 załoga + 32 sztab sił trałowych)²⁷.

W końcu roku 2006 *Uraga* stacjonowała w Yokosuka, a *Bungo* w Kure. Przewidywane jest w najbliższym czasie zastąpienie dział plot. kal. 20 mm przez systemy „Phalanx”.

* * *

Reasumując krótki, a co zatem idzie orientacyjny, przegląd stawiaczy min pozostających aktualnie w służbie flot państw azjatyckich, należy przede wszystkim zauważyć, że odbiegają one obecnie mocno od naszego wyobrażenia o okrętach tej klasy... z reguły są to dość spore wielozadaniowe jednostki, przeznaczone bardziej do pełnienia funkcji dowódczo-sztabowych i wsparcia zespołów sił trałowych niż bezpośredniego stawiania zapór minowych. Dysponują one znacznym potencjałem transportowym, który prócz min może być wykorzystywany do zaopatrywania współpracujących sił. Wszystkie posiadają lądowisko dla śmigłowców, co umożliwia korzystanie z tych maszyn zarówno w kwe-

stiach transportowo-zaopatrzeniowych jak i zwalczania zagrożenia minowego. Uzbrojenie stawiacz min posiada wyraźnie defensywny charakter i przeznaczone jest przede wszystkim do obrony przed zagrożeniem z powietrza.

Warto więc obserwować w jakim kierunku zmierzać będzie dalszy rozwój tej klasy okrętów w przyszłości. ●

Bibliografia

1. Cieśla J., Maltowski J., *Morska broń minowa*, Warszawa 1969.
2. *Combat Fleet of the World 2002-2003* pod red. A.D. Baker III, Annapolis 2002.
3. *Combat Fleet of the World 2005-2006* pod red. E. Wertheim, Annapolis 2005.
4. *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.
5. Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., *Sprawocznik po inostranym flotam*, Moskwa 1971.
6. Kubiak K., *Morskie działania specjalne po roku 1945*, Warszawa 2001.
7. Kubiak K., *Niewypowiedziana wojna*, „MSiO” nr 9 (69) wrzesień 2007.
8. Langensiepen B., Gülerüz A., *The Ottoman steam navy 1828-1923*, London 1995.
9. Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-53 Działania morskie*, Gdańsk 2000.
10. Marczak J., *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1970.
11. Sobański M., *Stawiacze min pod banderą ze Złotym Lwem*, „OW” nr 79 (5/2006).

27. *Combat Fleet of the Word 2005...*

POLECAMY!

Polecamy najnowszą monografię z serii „Okręty Wojenne numer specjalny 22”

Okręty liniowe typu „España”

Autorzy

Nikołaj W. Mitiuckow

Rafael C. Fernández

Kent R. Crawford

- 72 strony
- 2 rozkładówki z 3 planami w skali 1:400
- 81 fotografii czarno-białych + 4 kolorowe
- 41 rysunków + 10 tabel
- 9 plansz kolorowych



Typ	Wzrost	Waga	Siła	Siła	Siła
1	1,75	75	100	100	100
2	1,75	75	100	100	100
3	1,75	75	100	100	100
4	1,75	75	100	100	100
5	1,75	75	100	100	100
6	1,75	75	100	100	100
7	1,75	75	100	100	100
8	1,75	75	100	100	100
9	1,75	75	100	100	100
10	1,75	75	100	100	100

Kolumbijscy strażnicy Orinoko

CTCMI Jorge Moreno Salazar w porcie Buenaventura w dniu 23 października 2005 roku. W tym dniu miał miejsce atak „terrorystyczny” – wybuch motorówki wypełnionej materiałem wybuchowym – najprawdopodobniej chodziło o porachunki handlarzy narkotyków.
Fot. Dariusz Adamczyk



Jarosław Malinowski

W ostatniej dekadzie rząd Kolumbii zaczął przywiązywać większą wagę do kontroli Orinoko, będącej rzeką graniczną z Wenezuelą, oraz jej dopływów Meta i Guaviare. Tereny te porośnięte tropikalnymi lasami, na dodatek poprzecinane małymi rzeczkami oraz bagnami, są terenami trudno dostępnymi, pozbawionymi dróg. Łączność ze światem zewnętrznym możliwa jest tylko drogą lotniczą (małe polowe lotniska), oraz drogą rzeczną będącą najtańszym środ-

kiem transportu. Wieloletnia izolacja tych terenów doprowadziła do tego, że stały się one „ziemią obiecaną” różnych karteli narkotykowych oraz lewackich partyzantek spod znaku FARC i ELN, tak na dobra sprawę też utrzymujący się z handlu narkotykami¹. Dlatego rząd centralny w Bogocie postanowił przywrócić chociaż częściowo kontrolę nad tymi niespokojnymi rejonami kraju. Jako antidotum na te bolączki, oczywiście oprócz akcji sił policyjnych i specjal-

nych, wybrano rozwój flotyli rzecznej mogącej zapewnić kontrolę tamtejszych szlaków rzecznych. W ten sposób rozpoczęto budowę dla Flotilla Fluvial de Oriente serii patrolowców rzecznych, w terminologii kolumbijskiej klasyfikowanych jako Patrulleros Fluviales, projektu „Nodriza”. Jednak z racji wielkości oraz uzbrojenia, jednostki te powinny być raczej klasyfikowane jako kanonierki lub monitory rzeczne.

Plany nowych jednostek opracowała stocznia Cotecmar w Kartagenie, która też została ich wykonawcą. W założeniu miały to być jednostki wielozadaniowe, które mogły spełniać wiele funkcji takich jak: jednostki wsparcia ogniowego, transportowce wojska, zaopatrzeniowce lub jednostki szpitalne.

Stępkę pod dwie pierwsze jednostki we wstępnej wersji „PAF I” o nazwach SSCIM Senen Alberto Araujo (607, eks-147) i SSCIM Guillermo Londoño Vargas (nr burtowy 608, eks-146) położono we wrześniu 1997 roku, do służby przeszły one w marcu-kwietniu 2000 roku. Były to jednostki rzeczne o tradycyjnej sylwetce z pudełkowatymi nadbudówkami, jak żywo przypominające swoim

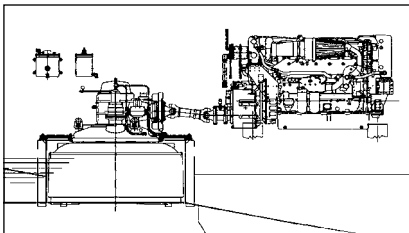
1. Dzięki temu Kolumbia jest głównym producentem kokainy na świecie oraz przoduje w ilości zabójstw i porwań.



wyglądem kanonierki kolonialne z ubiegłego wieku.

Wyporność standardowa jednostek wynosi 260 ton, maksymalna 350 ton, wymiary kadłuba natomiast 38,40 x 9,50 x 0,95 m. Na linii wodnej kadłuba znajduje się pas pancerza burtowego o grubości 80 mm (!)².

Jako napęd zastosowano pędnik pump-jet, zwany u nas jako strugowodny lub wodnoodrzurowy, firmy Schottel typu SPJ82. Składa się on z dwóch silników wysokoprężnych (niestety typ i moc nie została podana), które poprzez system przekładni napędzają pędniki. W typowych pump-jetach woda jest zasysana pod kadłubem i tłoczona do dyszy/dysz na rufie. System firmy Schottel jest bardzo kompaktowy, gdyż pędnik jest cylindryczny. W środku znajduje się pompa odśrodkowa. Woda zasysana jest środkową częścią pędnika i tłoczona do zewnętrznego pierścieniowego kolektora. W okrągłym dnie kolektora znajdują się generujące ciąg dysze odchylone w dół o 15 stopni (od poziomu). Okrągłe dno kolektora może obracać się o 360 stopni generując ciąg w dowolnym kierunku, czym przewyższa typowe pump-jety. Dodatkowo w systemie Schottel zminimalizowany jest efekt zasysania, co zmniejsza ryzyko uszkodzenia przez pływające w rzece pnienie drzew, itp. Dzięki takiemu napędowi jednostki są bardzo manewrowe, co jest sprawą schemat przeniesienia napędu z silnika na pędnik. Rys. Cotecmar



Następną wersję „PAF II” prezentuje *TECIM Tony Pastrana Contreras*.

Fot. Armada Nacional

niebagatelną na wartkich i krętych tropikalnych rzekach Kolumbii. Prędkość maksymalna jednostek dochodzi do 18 km na godzinę.

Uzbrojenie złożone jest z 8 wkm-ów Browning M2HB kal. 12,7 mm rozlokowanych w następujących stanowiskach strzeleckich: po jednym na nokach pomostu, jedno na dachu sterówki, trzy na nadbudówce i dwa na rufie. Zamiast wkm-ów można montować wymiennie km-y Browning M1919A4 kal. 7,62 mm lub 40 mm granatniki Mk 19.

Jednostki nie posiadają radaru nawigacyjnego tylko środki łączności radiowej. Na pokładzie dziobowym wygospodarowano miejsce dla szybkiej półsłtywnej łodzi motorowej z żurawikiem do jej opuszczania.

Załoga liczy 18 marynarzy, istnieje możliwość transportu 82 żołnierzy z ekwipunkiem lub ekwiwalent ładunku. Pomieszczenia załogi, z racji działania w wilgotnym równikowym kli-

macie, są klimatyzowane i posiadają wysoki standard. Autonomiczność po zabraniu niezbędnych zapasów paliwa, żywności i paliwa wynosi 14 dni.

Następne kolejne patrolowce, którym nadano nazwy *TNCIM Mario Afonso Villegas* (610) i *TECIM Tony Pastrana Contreras* (611), zostały zbudowane w zmodyfikowanej wersji „PAF II”. Do służby weszły one w latach 2002-2003. Ogólna charakterystyka techniczna jest taka sama jak „PAF I”, główna modyfikacja polegała na zmianie kształtu mostka, który otrzymał pochyle ściany z małymi oknami zakrywanymi pancernymi pokrywami. Inaczej też rozmieszczono uzbrojenie. Za pomostem na nadbudówce zamontowano trzy obrotowe wieżyczki, każda dla dwóch sprzężonych wkm-ów 12,7 mm lub wymiennie km-ów 7,62 mm i granatników 40 mm. Cztery pozostałe wkm-y posiadają stanowiska

2. Tak podają ostatnie roczniki flot.

Gotowy kadłub w wersji „PAF III” gotowy do spuszczenia na wodę. Drugie ujęcie od rufy z widocznymi pędnikami napędowym

Fot. Cotecmar





Widok na montaż poszczególnych sekcji kadłuba „PAF III” w hali stoczni Cotecmar w Kartagenie.

Fot. Cotecmar



Próby lądowiska na makiecie stoczniowej.

Fot. Cotecmar

w bocznych ścianach pomostu, po dwa na każdej burcie.

Jednak w trakcie eksploatacji uznano, że jednostki obu powyższych podtypów posiadają „zbyt krótkie ręce”. Mogły co prawda operować wzdłuż rzeki, lecz nie mogły oddziaływać głębiej na strefę przybrzeżną, antidotum na to widziano w śmigłowcu. Postanowiono przeprojektować patrolowce tak, aby mógł na nim bazować śmigłowiec. Stocznia Cotecmar niezwłocznie przystąpiła do pracy, a jej efektem była właściwie nowa jednostka, oznaczona jako podtyp „PAF III”³. W roku 2005 do służby wszedł *CTCMI Jorge Moreno Salazar* (612), w roku następnym *TFEIM Juan Ricardo Oyola Vera* (613). W budowie znajduje się następna jednostka tego podtypu, trzy kolejne zostały zamówione⁴.

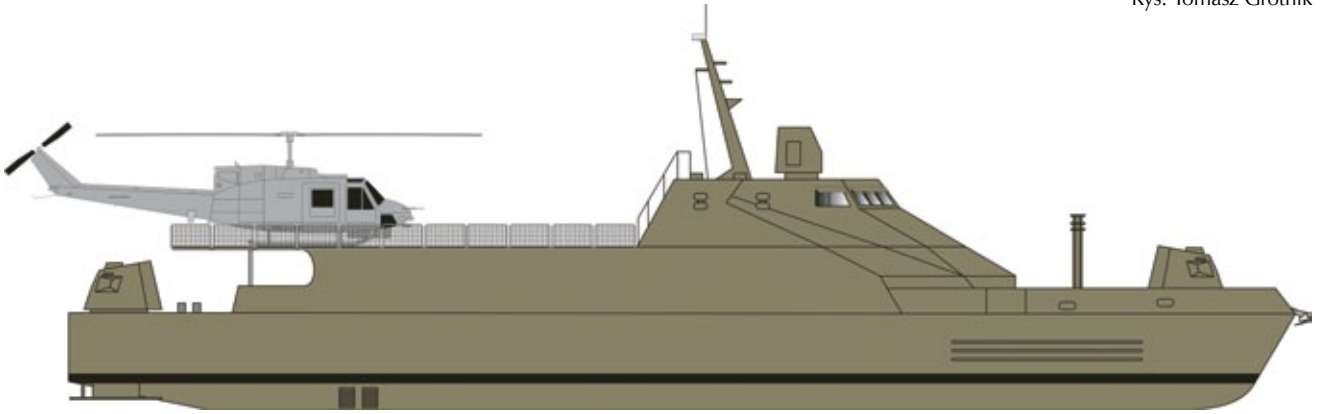
3. Patrz filmik na www.youtube.com/watch?v=lKiFQ-AU_zs

4. Na razie nie są znane daty, ani stadium ich budowy.

ładne ujęcie z lotu ptaka, widoczny śmigłowiec na lądowisku.

Fot. Mindefensa





W „PAF III” zmieniono wygląd nadbudówek, które otrzymały teraz pochylone ściany. Było to podyktowane chęcią maksymalnego wykorzystania ich objętości oraz zwiększenia prawdopodobieństwa rykoszetu pocisków wystrzelonych przez potencjalnego przeciwnika. Sprawa zmniejszenia wykrywalności, czyli tzw. „stealth” grał tutaj mają rolę, gdyż na rzekach nie jest on potrzebny, a jednostki do maskowania używają siatek maskujących lub po prostu ściętych gałęzi drzew. Na dachu nadbudówki zabudowano lądowisko dla śmigłowca, którego makietę w pierw zbudowano i przetestowano w stoczni. W efekcie otrzymano okręt, jak żywo przypominający swoją sylwetką CSS *Virginia* z okresu amerykańskiej wojny secesyjnej.

Dzięki tym przeróbkom wyporność standardowa wzrosła do 275 ton a maksymalna do 370 ton, wymiary minimalnie zmieniły się i wynoszą 39,26 (maks.) x 9,50 x 1,00 m. Napęd oraz osiągi pozostały bez zmian.

Po raz kolejny przekonstruowano rozmieszczenie uzbrojenia, aby pokrywało ono swoim zasięgiem wszystkie sektory. Na dziobie umieszczono jedną, a na rufie dwie wieżyczki dla zdwojonych wkm-ów 12,7 mm. Cztery pojedyncze stanowiska umieszczono po bokach nadbudówki. Nie jest natomiast znane przeznaczenie wieżyczki zabudowanej na dachu sterówki. Być może jest to stanowisko obserwatora artyleryjskiego, które można wyposażać w broń (?).

Na lądowisku może bazować jeden śmigłowiec lekkiego typu AS 555 „Fennec”, Bo 105, BK 117 lub średni Bell 212 (mogą to być inne typy śmigłowców używanych przez Armię lub Policję). Maszyny te mogą prowadzić rozpoznanie, przerzucać grupy piechoty lub udzielać wsparcia ogniowego, gdy podwiesza się do nich zasobniki z bronią maszynową i raketową.

Patrolowce tej wersji są wyposażone w system łączności i nawigacji satelitarnej. Do celów roboczych lub inspekcyjnych służą łódź z żurawikiem na dziobie.

* * *

Reasumując należy stwierdzić, że kolumbijski przemysł stoczniowy potrafi zaprojektować i zbudować jednostki rzeczne spełniające duże wymagania odbiorcy. Kolejne modyfikacje wyjścio-

wego projektu doprowadziły do powstania rzeczywiście uniwersalnej jednostki, mogącej spełniać szeroki wachlarz zadań, od bojowych po humanitarne. ●

Na podstawie:

1. Wertheim E., *Combat Fleets of the World, 15th Edition*, Annapolis 2007.
2. Prézélin B., *Flottes de Combat 2006*, Rennes 2006.
3. Internet

Tym razem ujęcie burtowe. Uwagę zwraca tropikalne malowanie jednostki.

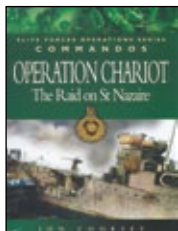
Fot. Mindefensa



W jednym z rejsów patrolowych.

Fot. Cotecmar





Operation Chariot. The Raid on St Nazaire

Jon Cooksey, Pen and Sword Books, 2005,
s. 128, mapy, plany, ryciny,
fotografie kolorowe i czarno-białe.
Cena 12,99 GBP.

Oto i znany i wielokrotnie opisywany w literaturze wojenno-marynistycznej (a nawet ekranizowany) epizod II w. ś. Zniszczenie przez brytyjskich komandosów wielkiego suchego doku „Normandie” w St. Nazaire w marcu 1942 r. Narzędziem w tej brawurowej akcji był wyposażony ukrytym materiałem wybuchowym stary niszczyciel *HMS Campbeltown* (dodajmy, że wcześniej przeznaczono do tej roli polską *Burzę*), a staranowanie i wysadzenie w powietrze doku spowodowało, że niemiecki pancernik *Tirpitz* musiał odtąd z konieczności przebywać wyłącznie na wodach Europy północnej. Pokłosiem operacji „Chariot” było nie tylko to – oraz dokonanie innych zniszczeń w instalacjach portowych: Brytyjczycy zapłacili za nią wysoką cenę w postaci zabitych, rannych i wziętych do niewoli. Zaletą książki (wydanej w serii „Elite Forces Operations”) jest niezwykle atrakcyjna szata graficzna. Znakomicie sporządzone przejrzyste plany, mapki, rysunki i diagramy, także fotografie (niektóre barwne!) pozwalają czytelnikom, nawet nie obeznanym z militariami morskimi, poznać przebiegu akcji we wszystkich jej fazach. Nie jest to jednocześnie pozycja bazująca wyłącznie na sensacji: autor, wybitny brytyjski historyk marynisty, przedstawia fakty wnikliwie, szczegółowo i rzetelnie. Nawiasem mówiąc, port w St. Nazaire, jego topografia i urządzenia były doskonale znane niemal wszystkim służbom wywiadowczym ówczesnej Europy, jako że już w czasie I wojny miał arcyważne znaczenie strategiczne... Samoloty rozpoznawcze RAF-u dokonywały więc tylko uaktualnień posiadanej wiedzy, a wszelkie dostrzeżone zmiany wprowadzano na wielkim przeszerzonym modelu.

Bartłomiej Zborski



Wojskowość ludów Morza Bałtyckiego – Mare Integrans. Studium nad dziejami wybrzeża Morza Bałtyckiego

pod redakcją M. Bogackiego,
M. Franz, Z. Pilarczyka,
format 145 x 205 mm, s. 562, rys. 47, map 24,
tab. 7, fot. 54,
Wydawnictwo „Adam Marszałek”, Toruń 2007,
cena 34,50 PLN

W dniach 4 – 6 sierpnia 2006 r. w Wolinie odbyła się II Międzynarodowa Sesja Naukowa Dziejów Ludów Morza Bałtyckiego, w której wzięło udział 35 uczestników, w tym 6 z Ukrainy oraz po 1 z Białorusi i Niemiec. Dorobek naukowy tej sesji został zebrany i wydany w formie książkowej przez uczestniczących w niej panów Michała Bogackiego, Macieja Franz i Zbigniewa Pilarczyka. W publikacji znalazło się łącznie 31 referatów i wystąpień, w tym 3 w języku ukraińskim, które redaktorzy podzielili na trzy podstawowe grupy: – Wojskowość ludów Morza Bałtyckiego w średniowieczu, Wojskowość ludów Morza Bałtyckiego w czasach nowożytnych i współcześnie oraz Archeologia doświadczalna i odtwórstwo historyczne.

Choć przedmiotem zainteresowania badaczy uczestniczących w sesji były ludy Morza Bałtyckiego, to szeroko rozumiane kwestie związane z wojnami morskimi, jakie toczyły się na tych wodach, nie stanowią dominującej tematyki zaprezentowanych wystąpień. Postawie takiej nie sposób nawet się dziwić, bowiem choć wojny stanowią zawsze nader spektakularne wydarzenie, to jednak z poznawczego punktu widzenia, tzw. „szara codzienność” jest zdecydowanie bardziej interesująca.

Niewątpliwie zagadnienia związane z morskimi starciami, jakie rozegrały się w wieku XII między Słowiańszczyzną Zachodnią a Duń-

czykami, a o których pisał p. Michał Janik, mogą wzbudzać zainteresowanie określonego kręgu odbiorców, jednak zdecydowanie większej liczbie czytelników bliższe są wydarzenia XX wieku. Warto w tym miejscu zwrócić szczególną uwagę na przyczynkarskie, w pozytywnym tego słowa znaczeniu, materiały autorstwa p. Macieja Szczurowskiego oraz p. Wandy Krystyny Roman, poświęcone nieznanym reminiscencjom kampanii wrześniowej 1939 r. w państwach bałtyckich – Litwie i Łotwie, zdecydowanie mniej poznanych, niż wsławiona eskapadą *Orla* Estonia.

Piszącego te słowa zainteresowały również artykuły dotyczące „bliższej współczesności”, a mianowicie p. Jarosława J. Piątka poświęcony roli Pomorskiego Okręgu Wojskowego w koncepcjach militarnych PRL oraz pp Marka Figury i Roberta Śmigiełskiego o roli Morza Bałtyckiego w polityce obronnej dzisiejszej Rosji przez pryzmat obwodu kalininogradzkiego.

Z punktu widzenia upowszechniania historii, rzecz jasna nie w sposób nachalnie szkolny, jest część III tomu, poświęcona archeologii doświadczalnej i odtwórstwu historycznemu. Te zaprezentowane, mimo, że tyczą czasów odległych, stanowią swego rodzaju fenomen, potrafiący wciągnąć do współpracy wielu ludzi.

Tom *Wojskowość ludów Morza Bałtyckiego* pod redakcją M. Bogackiego, M. Franz i Z. Pilarczyka, stanowi przede wszystkim lekturę dla zainteresowanych i to w dodatku z „branży”, jednak nawet nieprzygotowany czytelnik może, jeśli tylko zechce, znaleźć dla siebie coś ciekawego.

Maciej S. Sobański



Roger Knight, The Pursuit of Victory. The Life and Achievements of Horatio Nelson

Allen Lane (Penguin Books), 2005, s. 874,
mapy, ryciny barwne i czarno-białe
Cena 12,99 GBP.

Istnieje w angielszczyźnie pojęcie „definitive biography”, które oznacza biografię najpełniejszą i najbardziej wyczerpującą. Ta zdecydowanie zasługuje na ów przydomek – została, dodajmy, bardzo dobrze przyjęta przez historyków i miłośników marynistyki. Autor, jeden z najwybitniejszych brytyjskich badaczy dziejów od lat zajmuje się sprawami morskimi, uchodzi za najbardziej kompetentnego na świecie znawcę życia i działalności Nelsona. W latach 1988-2000 był głównym kustoszem londyńskiego National Maritime Museum, a obecnie jest profesorem historii morskiej na University of Greenwich. Opierając się na ogromnej liczbie dokumentów – od prywatnej korespondencji bohatera i jego najbliższych i zapiski w dziennikach okrętowych, do urzędowych dokumentów oraz materiałów odnalezionych u schyłku XX w. W zasobach brytyjskich National Archives, przedstawia barwną karierę zwycięzcy spod Trafalgaru, rozbijając przy tym w pył i proch wiele legend i mitów otaczających jego postać. Rozdziały zawierające szczegóły życia prywatnego Nelsona (chodzi zwłaszcza o jego związek z Emmą Hamilton) czyta się jak dobra powieść sensacyjno-obyczajową. Horatio Nelson jawi się czytelnikowi nie tylko jako genialny taktik: był on, według autora, przede wszystkim znakomitą dowódcą, cieszącym się nieograniczonym wręcz zaufaniem oficerów i zwykłych marynarzy. Choć bywał porywczy, a niekiedy okrutny, cechowały go wyjątkowa inteligencja, wiara w siebie i talent, który przez całe życie rozwijał w trwałą pracę. „Był bardziej postacią skomplikowaną niż heroiczna – pisze autor – a przede wszystkim produktem Marynarki Wojennej, która uformowała jego wyjątkową osobowość i charakter”.

Bartłomiej Zborski