

#### Redaktor naczelny

Jarosław Malinowski

#### Kolegium redakcyjne

Rafał Ciechanowski, Maciej K. Franz,  
Maciej S. Sobański

#### Współpracownicy w kraju

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

#### Współpracownicy 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 Balakin, 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” 2008

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:

Amerkański niszczyciel *Balch* (DD-363) w dniu 23 września 1936 roku opuszcza stocznnię Bath Iron Works w Quincy i udaje się na próby morskie. Okręt nie ma jeszcze zamontowanych dalecełowników i uzbrojenia przeciwlótniczego.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

## W NUMERZE



Jarosław Malinowski

Z życia flot

2

4

Przemysław Gurgurewicz

Plany MW pod wodzą  
wiceadmirała Karwety

Dmitrij B. Jakimowicz,  
Aleksandr S. Aleksandrow

Francuski krążownik pancerny  
*Dupuy-de-Lôme*, część I

5



15

Maciej S. Sobański

Monitory rzeczne typu *Javary/Humber*



Piotr Nykiel

Groble! – Rajd na Imroz 20 stycznia 1918

24

31

Grzegorz Nowak

Amerkańskie niszczyciele typu *Porter*,  
część I



Mikołaj W. Mitiuckow,  
Antonio G. Erce Lisarraga

Standardowe i uniwersalne, część II

40

47

Jean Guiglini, Albert Moresu

Francuskie krążowniki 8000 t, część VIb



Witali W. Kostriczenko

Czarnomorski „Pearl Harbor”

53

58

Jarosław Palasek

Amerkańskie krążowniki ciężkie typu  
*Baltimore* i *Oregon City*, część Ib



Jan Bartelski

Polskie trałowce typu *Bangor*

63

67

Maciej S. Sobański

Zagadka komandora Crabba



Grzegorz Goryński

Powstanie, zadanie i funkcjonowanie Bazy  
Remontowej WOP w Gdańsku-Westerplatte

71

79

Jan Radziemski

Mureny polarnych mórz, część III



Maciej S. Sobański

Brytyjskie lotniskowce typu *Invincible*,  
część I

86

97

Krzysztof Hanuszek

„Pustynna Burza” – działania morskie



Recenzje

104



Stocznia HDW w Kilonii w kooperacji z ThyssenKrupp Marine Systems, zwodowała nowy jacht pełnomorski, który swoim wyglądem bardzo przypomina amerykański typ „DD(X)” *Zumwalt*. Wyporność jachtu szacuje się na 5600 ton, a długość 116 metrów. Właściciela jednostki nie ujawniono, lecz prasa spekuluje, że został on zamówiony przez rosyjskiego miliardera Romana Abramowicza. Fot. Internet

### CHINY

#### Modernizacja sił trałowych

Trwa budowa seryjna nowych chińskich trałowców (niszczycieli min). Na fotografiach można już zidentyfikować jednostki o numerach burtowych „805”, „810” będącymi średnim typem trałowca (niszczyciela min) oraz większego niszczyciela min „804”, który już opisywaliśmy w nr 74 naszego magazynu. Jak z tego widać, Chińczycy poważnie przystąpili do modernizacji swoich sił przeciwminowych, które prezentowały poziom technologiczny z czasów wojny koreańskiej.

### HOLANDIA

#### Nowe patrolowce

Holenderska marynarka wojenna zamówiła za kwotę 240 mln Euro cztery nowe patrolowce, zwane też „fregatami”, które wejdą do służby latach 2010-2012. Kadłuby jednostek zbuduje stocznia Damen w Gałaczu (Rumunia) a wyposażenia końcowego dokona stocznia Schelde w Vlissingen (Holandia).

Mają to być duże jednostki w swojej klasie o wyporności 3750 t i długości 108 m. Dwa silniki wysokoprężne o mocy 5367 kW (7300 KM) każdy, pozwolą uzyskać prędkość maksymalną 22 węzły. Uzbrojenie jak na wielkość nie jest imponujące i składa się z dział OTO-Melara kal. 76 mm oraz trzech działek mniejszego kalibru. Ponadto pokład lotniczy z hangarem będzie umożliwiał obsługę śmigłowca NH-90 „Merlin”. Ważnym wyposażeniem będą też dwie duże łodzie pólświatne, z których jedna będzie bazować w rufowym doku.

Grupa nowych chińskich trałowców.



Wizja komputerowa nowego holenderskiego patrolowca. Rys. Schelde

Załoga patrolowców, dzięki dużej automatyzacji ma liczyć etatowo 50 ludzi, do tego dojdzie 40 ludzi obsługi śmigłowca, ekipę ratowniczą lub oddział komandosów (w zależności od wykonywanych zadań).

Nowe patrolowce będą pierwszymi w składzie Koninklijke Marine, które wykorzystają Integrated Sensor & Communication Systems (ISCS) – system, który pozwala na umieszczenie wszystkich sensorów (w tym radaru) i urządzeń łączności w jednym, masywnym maszcie. Przy okazji nasuwa się pytanie, co się wydarzy po trafieniu owego masztu np. pociskiem z granatnika ppanc.

Patrolowce oprócz wód macierzystych mają być wykorzystywane również rejonie Antyli Holenderskich i Aruby.



Prototypowy południowokoreański okręt podwodny *Son Won-il* typu „214”. Fot. ROK

Fot. Internet.

### KOREA POŁUDNIOWA

#### Pierwszy koreański AIP

26 grudnia 2007 roku wcielono do służby okręt podwodny *Son Won-il* typu „214” z napędem diesel-elektrycznym, który może pracować w obiegu zamkniętym bez dostępu powietrza atmosferycznego (tzw. AIP) przez 3 tygodnie. Został on zbudowany przez stocznnię Hyundai Heavy Industries w Ulsan. W budowie znajdują się: *Jung Ji* (wod. 13 czerwca 2007 roku) i *An Jung-geun* (opuści stocznnię w sierpniu 2008 roku). Okręty zostały zaprojektowane przez niemiecką stocznnię Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, podobnie jak 9 starszych okrętów typu *Chang Bogo* (typu „209”).



Okręt posiada wyporność nadwodną 1700 t a podwodną 1980 t, wymiary 65,00 x 6,30 x 6,60 m.

Uzbrojenie składa się 8 wyrzutni torped kal. 533 mm, przy czym przystosowane są one do odpalania pocisków przeciwokrętowych UGM-84C „Harpoon”.

Pierwotny kontrakt na 3 okręty może być zwiększony w przyszłości dla zastąpienia w służbie wszystkich, starzejących się okrętów typu „209”. W 2014 południowokoreańskie okręty podwodne zostaną przeniesione do budowanej bazy Jeju-do, gdzie będzie stacjonować Flotyła Mobilna, jednostka grupująca wszystkie duże, nowe jednostki nawodne, zdolne do działań oceanicznych. Jest to element nowej strategii – przejścia od działań na wodach szelfowych do prezentowania siły morskiej w dalszym sąsiedztwie Korei Południowej.

## SYRIA

### Wsparcie z Iranu?

W jednym z portów syryjskich zaobserwowano 3 kutry torpedowe typu *Tir*, przekazane najprawdopodobniej przez Iran. Zresztą ich technologię Irańczycy uzyskali z Korei Pół-



Irański kuter torpedowy typu *Tir*.

Fot. diomil.ir

nocnej, która staje się monopolistą w opracowywaniu jednostek tej klasy na świecie.

Jednostki są zbudowane według technologii „stealth”, która jak widać nie jest tylko domeną wielkich mocarstw. Kutry posiadają wymiary 21,12 x 5,77 x 0,87 m, wysokość kadłuba 2,10 m. Napędzane są za pomocą 3 silników wysokoprężnych po 882 kW (1200 KM), dzięki którym uzyskują prędkość maksymalną 52 węzłów. Zasięg szacuje się na 450 Mm, załoga liczy 6 ludzi.

Uzbrojenie składa się z 2 wyrzutni torped kal. 533, z których można wystrzeliwać nowe ciężkie irańskie torpedy (zasięg 20-30 km) lub torpedy rakietowe zbliżone do rosyjskich WA-111 „Szkwał” (prędkość 100 m/s, zasięg 6-8 km). Uzbrojenie obronne okrętów obejmuje 1 wkm kal. 12,7 mm, lecz nie należy wykluczyć zabierania przenośnej wyrzutni rakiet plot. bliskiego zasięgu typu „Strzała” lub podobnych.



Nowy amerykański patrolowiec *Bertholf* (WMSL 750) w czasie ostatnich prób odbiorczych.

Fot. U.S. Coast Guard

## WŁOCHY

### „Andrea Doria” w służbie

22 grudnia 2007 roku w stoczni Fincantieri w Muggiano odbyło się uroczyste wcielenie do służby niszczyciela rakietowego *Andrea Doria* typu *Orrizonte*, pełną gotowość bojową osiągnie latem. Druga i ostatnia jednostka tego typu, *Caio Duilio*, została zwodowana w październiku 2007.

Głównym zadaniem niszczycieli będzie wzmocnienie ochrony przeciwlotniczej zespołów okrętów. W przypadku Włoch tworzonych wokół lotniskowca *Cavour* (pełną gotowość osiągnie w 2008 lub na początku 2009). Francuzi zaś dwie swoje siostrzane jednostki – *Forbin* i *Chevalier Paul* (nazwa typu *Horizon*) – zbudowali z myślą o ochronie lotniskowca *Charles de Gaulle*.

Włoskie jednostki zastąpią dwa wycofane w 2005 mniejsze niszczyciele rakietowe *Audace* i *Ardito*.

Pierwotne plany zakładały zbudowanie 8 jednostek tego typu, po cztery dla Włoch i Francji. Z powodu trudności budżetowych zredukowano zamówienia o połowę. Lukę tę wypełnią fregaty typu FREMM w odmianie przeciwlotniczej.

Włoski niszczyciel rakietowy *Andrea Doria* w morzu.

Fot. Fincantieri



# Plany MW pod wodzą wiceadmirała Karwety

## Przemysław Gurgurewicz

Pierwsze spotkanie z przedstawicielami mediów odbyło w środę 9 stycznia dowódca Marynarki Wojennej RP wiceadmirał Andrzej Karweta. Okazją do tego była oficjalna prezentacja okrętu raketowego *Grom* z zamontowanymi niedawno pociskami przeciwokrętowymi Saab Bofors Dynamics RBS15 Mk 2. Dowódca MW przedstawił pokrótce najważniejsze zamierzenia marynarki na rok 2008. Wśród nich znaczącą pozycję zajmują projekty modernizacyjne, których realizację założono na rok bieżący. Do najważniejszych z nich należą: dokończenie programu „Żeglarek”, czyli odbiór ze Stoczni Marynarki Wojennej dwóch pozostałych zmodernizowanych jednostek typu *Orkan* (*Orkana* i *Pioruna*) oraz modernizacja okrętu logistycznego *Admirał Xawery Czernicki* do standardu okrętu dowodzenia zespołem przeciwminowym. W komponencie brzegowym marynarki ma być natomiast wprowadzane nowe uzbrojenie przeciwlotnicze (m.in. system kierowania ogniem armat plot Blenda), zaś w lotnictwie morskim planuje się modernizację niektórych statków powietrznych.

Dowiedzieliśmy się nieco szczegółów na temat realizacji programu *Żeglarek*. Umowa zakładała zakończenie modernizacji i przekazanie gotowych okrętów w 2007. Jednak ze względu na konieczność usuwania wykrytych w trakcie prób usterek termin nie został dotrzymany i jednostki te nadal znajdują się w stoczni. Według admirała Karwety ich przekazanie powinno mieć miejsce w I kwartale br.

Nie jest to równoznaczne z zakończeniem prac w ramach programu. W kolejce czeka zamontowanie na okrętach wyrzutni celów pozornych i na końcu wymiana pocisków na najnowsze RBS15 Mk 3, których zamówiono 36. Umowa na dostawę wyrzutni celów została już podpisana i w roku bieżącym ma wejść w fazę realizacji, natomiast nowe pociski na pokłady okrętów raketowych powinny trafić w latach 2009-2010.

Pociski RBS15 Mk 2 – 8 sztuk przekazanych przez Saab Bofors Dynamics z zasobów MW Szwecji w ramach umowy kompensacyjnej zakupu RBS15 Mk 3 – zostały zainstalowane w połowie grudnia 2007 na pokładzie *Groma* w szwedzkiej stoczni Marinverkstad Muskö, obecnie należącej do Kockums (dawniej była to tajna stocznia marynarki wojennej Szwecji, w większości ukryta w skałach). Przy okazji potwierdzono, iż okręty typu *Orkan* będą mogły przenosić do 8 wyrzutni RBS15 Mk 3, choć normalnie mają być wyposażane w 4 kontenery. Na fotografii *Grom* przy nabrzeżu Portu Wojennego Gdynia-Oksywie.

Fot. Andrzej Nitka



Wiąże się z tym kwestia zagospodarowania obecnie posiadanych 8 pocisków wersji Mk 2, które zostaną wtedy zdemontowane z pokładów *Orkanów*. Obecnie prowadzone są analizy jak można je efektywnie wykorzystać. Jednym z pomysłów jest uzbrojenie w ten system dozorca *Kaszub*, który wymaga gruntownego remontu, być może połączonego z modernizacją. Pojawiające się wcześniej sugestie, że ta wersja RBS15 trafi na pokład fregat (fregaty?) typu *Olivier Hazard Perry* nie zostały ani potwierdzone, ani zdementowane. Tym niemniej są to dopiero wstępne przymiarki i dopiero po zakończeniu analiz dowiemy się być może czegoś więcej na temat dalszych losów pocisków RBS15 Mk 2.

Bezpośrednio z zakończeniem tego programu związany jest los dwóch ostatnich okrętów raketowych proj. 1241RE – *Metalowiec* i *Rolnik*. Potwierdzony został plan definitywnego wycofania ich w grudniu br. Dowódca MW zadeklarował, że jest zwolennikiem takiego rozwiązania, gdyż utrzymywanie w służbie trzech systemów przeciwokrętowych, produkcji szwedzkiej, amerykańskiej i radzieckiej nie jest uzasadnione.

W roku bieżącym planowane są pewne postępy w programie budowy korwety „Gawron”. W okresie letnim ma nastąpić dostawa jednostek napędowych i będzie można przystąpić do montażu kadłuba i cięcia blach na nadbudówkę.

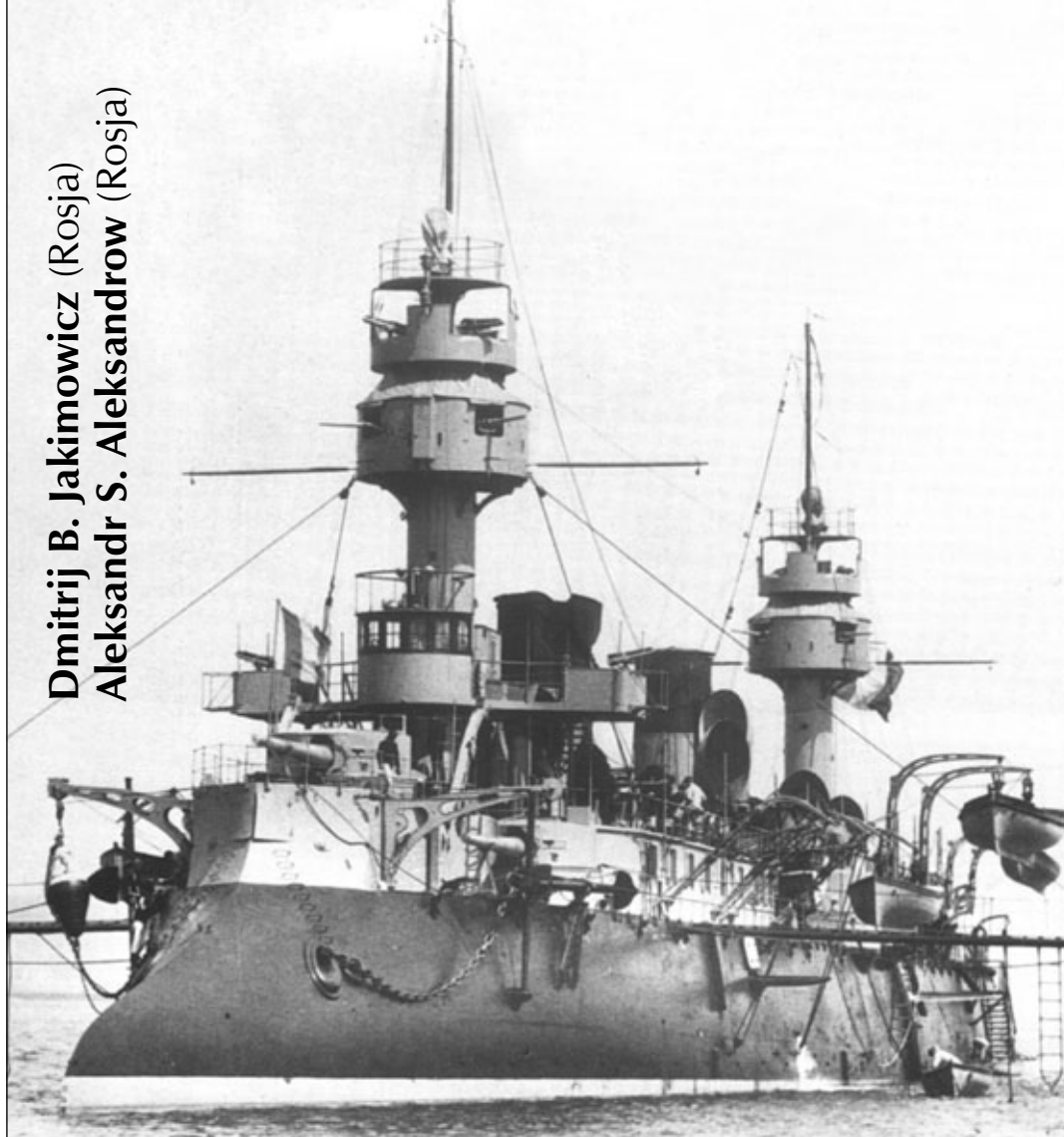
Po okresie zastoju programy modernizacyjne szykują się także w lotnictwie morskim. Ma być kontynuowany program *Bryza* bis, czyli modernizacja obecnych samolotów PZL M28 „Bryza” 1R poprzez montaż nowego radaru i wyposażenia ZOP. Pewne zmiany czekają także flotę śmigłowców. Z powodu braku ciężkich śmigłowców ratowniczych (obecnie w 29 eskadrze lotnictwa MW w Darłowie znajdują się 3 maszyny typu Mi-14PS), planuje się przebudowę dwóch śmigłowców ZOP Mi-14PŁ (z 10 posiadanych) i przystosowanie ich do celów ratowniczych.

Dalsze plany rozwoju i modernizacji Marynarki Wojennej są uzależnione od możliwości finansowych państwa i dotąd nie zostały sprecyzowane. Program rozwoju został zaprezentowany ministrowi obrony narodowej w grudniu ub. roku, będzie także prezentowany przed komitetem ministra obrony narodowej pod koniec stycznia. W tym kontekście zdaniem admirała Karwety nie jest możliwe przeprowadzenie pełnej modernizacji bez gwarancji ze strony rządu, w postaci wieloletniego programu z zagwarantowanym corocznym finansowaniem.

Ogólna koncepcja zakłada utrzymanie sił morskich zdolnych do zabezpieczenia interesów Polski na Bałtyku, ochrony linii komunikacyjnych, co ma szczególne znaczenie w kontekście planów dywersyfikacji dostaw gazu i ropy naftowej z wykorzystaniem drogi morskiej, a także obecnej na Morzu Północnym, choć jak zostało zadeklarowane w mniejszym wymiarze niż to planowano wcześniej. W tym kontekście pojawia się sprawa dalszego losu fregat typu *Olivier Hazard Perry*. Wysokie koszty eksploatacji tych okrętów powodują, że w przypadku otrzymania odpowiedniego finansowania planuje się ich wycofanie, budując w zamian większą liczbę korwet typu „Gawron”. Druga koncepcja zakładająca niedostatek środków budżetowych mówi o ich modernizacji i wydłużeniu czasu eksploatacji na lata dwudzieste obecnego wieku. ●

Materiał uzyskany z Agencji Lotniczej „Altair”

Dmitrij B. Jakimowicz (Rosja)  
Aleksandr S. Aleksandrow (Rosja)



# Francuski krążownik pancerny „Dupuy-de-Lôme” część I

Dupuy-de-Lôme na redzie. Uwagę zwracają wysunięte na burcie rury aparatów torpedowych.

Fot. Musée de la Marine via „Marines”

Krążownikowi *Dupuy-de-Lôme* nie sędzone było stać się jedną z tych jednostek, których pojawienie się zmusiło by potęgę morską do zmiany swej polityki w zakresie budownictwa okrętowego, tak jak to miało miejsce w przypadku *Glorie*, *Warrior* czy *Dreadnought*, choć na pierwszy rzut oka miała ku temu wszelkie przesłanki. Okręt można uznać za pierwszy krążownik pancerny nowego typu, którego system ochrony mógł skutecznie przeciwstawić się pociskom szybkostrzelnej artylerii, wyposażonym w silne ładunki wybuchowe. Jak by to się jednak nie wydawało dziwne, jednostka nie stała się wzorem do naśladowania w innych państwach, a i w samej Francji zapoczątkowana linia krążowników szybko zeszła ze sceny. Przyczyny tego stanu rzeczy kryły się w rewolucyjności samego projektu, które równocześnie stały się jego niedostatkami.

Tak czy inaczej *Dupuy-de-Lôme* w swoim czasie wzbudzał ogromne zainteresowanie w praktycznie wszystkich państwach świata. Łączył w sobie silne uzbrojenie, wysoką prędkość (w każ-

dym razie na papierze) i niezły zasięg z pełną ochroną kadłuba – a wszystko to przy relatywnie niewielkiej wyporności! Okręt z tak udaną charakterystyką taktyczno-techniczną wyraźnie wyróżniał się na tle krążowników, jakimi dysponowała francuska flota końca lat 80-tych XIX wieku.

Zgodnie z celnym powiedzeniem adm. Kranca, przyszłego Ministra Marynarki „Trzeciej Republiki”, nawet najnowsze przedstawiciele tej klasy pod trójkolorową banderą były w porównaniu ze swymi odpowiednikami w innych flotach niczym więcej jak tylko „pięknymi koszarami”. Paradoksalnie, ale państwo, które wyrzekło się od podtrzymywania parytetu w zakresie mocy eskadr okrętów liniowych na rzecz floty, mogącej działać swobodnie przeciwko jednostkom handlowym, w roku 1887 zrównało się „Władczynią Mórz” w liczbie budowanych i wprowadzanych do służby pancerników, nie posiadało natomiast praktycznie żadnego krążownika, który przy dobrej woli mógł by zostać uznany za nowoczesny. Pozostałe dostatecznie liczne jednostki, które

zgodnie z zamysłem francuskich admirałów miały niszczyć brytyjską żeglugę, bardziej nadawały się do demonstrowania bandery na dalekich morzach niż do aktywnych działań bojowych na liniach komunikacyjnych przeciwnika.

Znaczna część tych jednostek została zbudowana jeszcze przed wybuchem wojny francusko-pruskiej i do chwili podjęcia prac projektowych nad *Dupuy-de-Lôme* była już moralnie całkowicie przestarzała. Pozostałe zasilily flotę Republiki w wyniku realizacji programu 1872, nieznacznie zmodyfikowanego w 1879. Mimo, że francuscy inżynierowie zdołali skonstruować i zbudować silne i szybkie krążowniki z metalowymi kadłubami – *Duquesne*, *Tourville* i *Duguay-Trouin*, te jednak pozostały bardziej udanym eksperymentem niż prototypem dla dalszych projektów. Podjęcie seryjnej produkcji podobnych okrętów, a następnie zabezpieczenie ich eksploatacji, było ponad siły budżety państwa zniszczonego nieudaną wojną z Prusami, a dodatkowo jeszcze wypłaconą po jej zakończeniu kontrybucją. W rezultacie zrezygnowano z dalszego rozwi-



jania podobnych konstrukcji, wracając do bardziej zwyczajnych i mniej kosztownych korwet o mieszanej konstrukcji i umiarkowanej prędkości.

Tym samym za typowy krążownik pod trójkolorową banderą w pierwszej połowie lat 80-tych XIX wieku należy uznać korwetę (zgodnie z francuską klasyfikacją krążownik II klasy) typu *Saine* i *Villars*. Okręty te posiadały mieszaną konstrukcję (metalowy szkielet z drewnianym poszyciem), pokrytą poniżej linii wodnej arkuszami miedzianej blachy, pełne omasztowanie i ożaglowanie oraz rozwiały maksymalną prędkość między 14 a 16 węzłów. Ich uzbrojenie obejmowało 8-15 dział odcylkowych kal. 140-160 mm oraz kilka dział do zwalczania torpedowców. Nieliczne krążowniki I klasy zbudowane wg programu 1872 – *Dubordieu*, *Iphigenia* i *Naiade* były takimi samymi korwetami o mieszanej konstrukcji kadłuba, tyle tylko, że zabudowana baterią, niewiele większą wypornością, nieco silniejszym uzbrojeniem (2-4 kal. 160 mm oraz 12-18 kal. 140 mm). Na dalekich morzach ich działania wspierać miały kanonierki kolonialne. Dążenie do obniżki ceny tych jednostek spowodowało ograniczenie ich wyporności do 1000 t, co rzecz jasno wpłynęło na pozostałe ich bojowe parametry. Uzbrojenie zmniejszono do 4 dział kal. 120-140 mm, a maksymalną prędkość do 11-12 węzłów. Absolutnie wszystkie kanonierki kolonialne, podobnie zresztą jak i większe jednostki, dysponowały pełnym ożaglowaniem, zaś ich kadłuby były drewniane względnie o mieszanej konstrukcji.

Odpowiadająca w pełni wymogom stawianym przed okrętami do zwalczania żeglugi w latach 70-tych XIX wieku flota w połowie lat 80-tych zaczęła się gwałtownie starzeć moralnie, a z chwilą wejścia do służby nowych silnych i szybkich brytyjskich krążowników, stała się całkiem bezbronna. Zgodnie z wypowiedziami współcześnie słowami „*aby zaspokoić potrzeby bezużytecznych stacji, francuska flota stworzyła typ jednostek, których prędkość może w warunkach wojennych stanowić dla nich poważne zagrożenie*”. Choć określenie to odnosiło się konkretnie do *Dubordieu* można spokojnie rozszerzyć je na większość krążowników pod trójkolorową banderą, przeznaczonych do działań przeciwko żegludze na dalekich morzach.

Przyczyny dla których admirałowie „Trzeciej Republiki” przez długi czas uważali posiadanie właśnie takich jednostek do zwalczania żeglugi za najlep-

szy wybór, można łatwo wyjaśnić szeregiem przyczyn zarówno obiektywnych jak i subiektywnych. Ostatecznie przyjęcie drewna zamiast żelaza jako podstawowego materiału do budowy kadłubów – to skutek niedostatecznego potencjału produkcyjnego francuskich zakładów stalowych po utracie przedsiębiorstw w Alzacji i Lotaryngii oraz znowy kartelowej zakładów, które podbiły cenę na krawędź absurdu. Z drugiej strony Francja dysponowała znacznymi zapasami dobrego drewna okrętowego, które pozostały jako spadek po epoce żaglowców. Poza tym warunki bytowe w tropikach na pokładach pierwszych okrętów o żelaznych kadłubach z powodu fatalnej wentylacji pozostawiały wiele do życzenia – problem ten prześladował zresztą marynarzy do końca lat 80-tych XIX stulecia.

Całkowity brak ochrony pancernej wynikał z niewielkiej wyporności samych krążowników raz wątpliwości co do jej ewentualnej skuteczności na drewnianych okrętach. Z drugiej jednak strony, ochrona jedynie w formie pokładu znalazła szerokie zastosowanie, poczynając od ostatniej dekady poprzedniego wieku. Niewiele jedynie pogrubiona część pokładu nad maszynownią i kotłownią, pojawiła się w roku 1876 na korwetach Jej Królewskiej Mości typu *Comus*, jednak nie można jej rozpatrywać jako pełnowartościowego opancerzenia.

Obecność pełnego ożaglowania wynikała z pragnienia by jedynymi ogranicznikami zasięgu były praktycznie tylko zapasy żywności i wody pitnej. Niewysoka prędkość była następstwem wysokiej ceny szybkich krążowników, których liczbę Francja musiała ograniczyć do 3. Z drugiej strony by zachować obiektywizm warto zauważyć, że prawdopodobny przeciwnik po drugiej strony Kanału La Manche, do czasu rozpoczęcia budowy krążowników typu *Leander* też dysponował niewielką liczbą tak szybkich i dużych jednostek, które praktycznie można było policzyć na palcach jednej ręki.

Nieco odrębnie od wspomnianych wcześniej jednostek do zwalczania żeglugi pozostawały pancerniki kolonialne typu *La Galissonnière* (3 jednostki), *Bayard* (2 jednostki) oraz *Vauban* (2 jednostki), w literaturze często zaliczane również do krążowników pancernych. Przy relatywnie niewielkiej wyporności (od 4585 t do 6260 t) dysponowały one silnym uzbrojeniem (4-6 dział kal. 240 mm, 1-2 kal. 194 mm oraz 6 kal. 140 mm, nie licząc dział do zwalczania

torpedowców), które było ich praktycznie jedyną zaletą. Wąski i niezbyt gruby (maksymalnie 6 cali dla *La Galissonnière*, a 10 cali dla pozostałych dwóch serii) pas opancerzenia wykonany z żelaznych płyt, praktycznie zawsze, za wyjątkiem wyjątkowo spokojnej pogody, znajdował się pod wodą co w powiązaniu z drewnianym kadłubem (wykonane z metalu posiadały jedynie *Vauban* i *Duguesclin*) powodowało, że okręty te były niezabezpieczone nawet przed ogniem artylerii średniego kalibru. Teoretycznie duży zasięg wynikał jedynie z posiadania pełnego ożaglowania, bowiem zasobnie mieściły łącznie 330 t węgla dla pierwszej serii (za wyjątkiem *La Galissonnière*, który dysponował 500 t zapasem) oraz 400-450 t paliwa dla pozostałych serii.

Jednak główną piętą Achillesową pancerników, podobnie jak i innych francuskich jednostek tego okresu, była niedostateczna prędkość. O ile okręty typu *Bayard* i *Vauban* rozwijały 14-14,5 węzła, o tyle *La Galissonnière* nie sięgał nawet 13 węzłów. W końcu lat 80-tych XIX wieku takie parametry pozwalały jeszcze pancernikom na ewentualne zwalczanie bezbronnych jednostek handlowych na dalekich morzach (nie były jednak już w stanie dogonić dużych oceanicznych parowców), jednak wykonywanie podobnych zadań w rejonach, gdzie istniało prawdopodobieństwo napotkania pancerników lub silnych krążowników przeciwnika, nie wróżyło powodzenia.

A właśnie u wybrzeży Dumnego Albionu, a precyzyjniej na podejściach do ważniejszych brytyjskich portów, gdzie spotkań takich nie dało by się uniknąć, miały prowadzić swoje operacje francuskie krążowniki zgodnie z poglądami adm. Aube, który 7 stycznia 1886 roku został Ministrem Marynarki. Choć dziedzictwo pozostawione przez tego nietuzinkowego oficera, do chwili obecnej wywołuje niejednoznaczne oceny historyków, jemu samemu nie można zarzucić braku przenikliwości oceny czy umiejętności jasnego i ostrego wyrażania swoich poglądów. Zajmując najwyższe stanowisko w hierarchii floty „Trzeciej Republiki” Aube od razu zabrał się za sformułowanie zasad nowej doktryny prowadzenia działań wojennych na morzu przeciwko prawdopodobnym przeciwnikom.

Zwycięstwo nad Niemcami i Włochami Aube zamierzał osiągnąć przy pomocy eskadr pancernych (choć uważany jest niekiedy za ostrego ich przeciwnika), zaś by rzucić na kolana „Władczynię

Mórz”, należało, jego zdaniem, prowadzić „wojnę z *handlem*”. Jednak w przeciwieństwie do swych poprzedników, tradycyjnie proponujących poszukiwanie i niszczenie brytyjskich statków handlowych na bezkresnych przestrzeniach oceanów, nowy Minister Marynarki zamierzał organizować polowanie na brytyjską żeglugę w basenie Morza Śródziemnego, Zatoki Biskajskiej oraz na bliskich podejściach do „Dumnego Albionu”. Teoria, wyglądająca absurdalnie na pierwszy rzut oka – walczyć z żeglugą przeciwnika w bezpośredniej bliskości jego baz morskich, opierała się jednak na trzeźwym rachunku. Aby wykonać uderzenie odczuwalne przez największą w świecie flotę handlową, niezbędna była znaczna liczba działających przeciw niej krążowników. Wszystkie te jednostki powinny dysponować dobrą prędkością, aby nie tylko doścignąć szybkie parowce oceaniczne, ale także by w razie potrzeby móc oderwać się od brytyjskich „strażników żegluga”. To z kolei wymagało by francuskie okręty całkowicie zrezygnowały z ożaglowania, a w zamian dysponowały siłownikami odpowiedniej mocy. W tym przypadku jednak zasięg uzależniony był od pojemności zasobni węglowych, co wpływało na zwiększenie rozmiarów samych „łowców”. Możliwości finansowe Francji nie pozwalały na masową budowę szybkich „niszczycieli żegluga”. Tym samym krąg się zamykał.

Admirał Aube zaproponował proste i logiczne rozwiązanie tych problemów – wykorzystać do zwalczania żegluga przeciwnika szybkie jednostki niewielkich rozmiarów, jednak jedynie w niewielkim oddaleniu od własnych baz. Położenie geograficzne „Trzeciej Republiki” sprzyjało takiemu rozwiązaniu jak mało co. Działanie w bezpośrednim sąsiedztwie największych brytyjskich portów, gdzie strumyki morskich połączeń zlewały się jeden potężny nurt, miało jeszcze jedną zaletę, a mianowicie pozwalało na rezygnację z długotrwałych poszukiwań angielskich statków w bezkresach oceanów, a tym samym podnosiło zdecydowanie efektywność prowadzonej wojny krążowniczej. Jedynym poważnym niedostatkiem nowej teorii było podwyższenie stopnia niezabezpieczenia krążowników, którym przyszło działać w akwenach całkowicie kontrolowanych przez flotę przeciwnika. Na to jednak adm. Aube miał też gotową receptę. Aby spotkanie z brytyjskimi okrętami nie zakończyło się fatalnie, francuskie krążowniki powinny dysponować

przewagą prędkości nad przeciwnikiem oraz niezawodnym zabezpieczeniem mechanizmów, gwarantującym zachowanie przewagi nawet w przypadku odniesienia bojowych uszkodzeń.

Takimi jednak jednostkami w roku 1886 flota pod trójkolorową banderą praktycznie nie dysponowała. Zaprezentowane wcześniej jednostki ze zrozumiałych względów nie nadawały się do tego celu. Poza nimi Francuzi mogli skierować jeszcze do walki z angielskimi parowcami tylko krążowniki III klasy, które po wojnie z Prusami zastąpiły dotychczasowe awiza. Jednostki te były przeznaczone do działań na wodach ojczystych w charakterze jednostek łącznikowych i dozorowych, między innymi zabezpieczania służby eskadr pancerników. W tym czasie najbardziej nowoczesnym typ *Rigault de Genouilly*, zbudowany w oparciu o program roku 1872, w niewielkim stopniu odpowiadał przedstawionym wcześniej wymogom. Przy wyporności 1722 t (pojedynczy *Éclaireur* – 1800 t) jednostki posiadały pełne ożaglowanie, kadłub o konstrukcji mieszanej i całkowity brak ochrony. Uzbrojenie składało się z 8 dział kal. 140 mm, nie licząc dział do zwalczania torpedowców. Prędkość nie przekraczała 15 węzłów, zaś pojemność zasobni węglowych 205 t. Pozostałe jednostki zaliczane formalnie do krążowników III klasy, były to przeklasyfikowanymi awiza, zbudowane jeszcze przed wojną francusko-pruską, o prędkości 11-12 węzłów i słabym uzbrojeniu.

Nie można powiedzieć by Francuzi nie zdawali sobie sprawy, że ich flota krążowników starzeje się dosłownie w oczach, lecz niedostatki finansowe oraz ciągle zmiany w Ministerstwie Marynarki, spowodowane politycznym kryzysem w końcu lat 70-tych – początku 80-tych XIX wieku, sprowadzały praktycznie do zera wszystkie zabiegi konstruktorów i admirałów. Przykładowo, projekt 1280 – tonowego małego i szybkiego krążownika, zaproponowanego przez Emila Bertin w roku 1875, a przeznaczonego do rozpoznania na rzecz eskadry oraz celów łącznikowych, odrzucono, powołując się, że jednostki te budować można jedynie „gdy stworzenie takich typów będzie absolutnie niezbędne”. W roku 1878 Conseil de Travaux (Rada Budownictwa Okrętowego, której bliskim analogiem był w rosyjskiej flocie Morski Komitet Techniczny) zatwierdził wymogi wobec pancerno-pokładowego krążownika o wyporności 3000 t i prędkości 16 węzłów, przeznaczonego

do zwalczania nieprzyjacielskiej żegluga. Jednak kolejna zmiana rządu i Ministra Marynarki doprowadziła do porzucenia tego postanowienia.

Dopiero w roku 1882, po długich sporach, zamiast kolejnej drewnianej korwety położono stępkę pod pierwszy pancernopokładowy krążownik francuskiej floty – *Fax*. Jednostka okazała się zupełnie niezła, bowiem w trakcie prób osiągnęła prędkość niemal 17 węzłów. Różnica w stosunku do jego poprzedników była na tyle znacząca, że już wkrótce po pierwszych próbach, Francuzi podjęli decyzję o budowie 2 jeszcze szybszych, dysponujących większą mocą i wypornością krążowników *Tage* i *Amiral Cécille*. Jednostki te weszły do służby jednak dopiero w roku 1890. Przeznaczone do służby oceanicznej *Tage* i *Amiral Cécille* w niewielkim stopniu odpowiadały założeniom teorii adm. Aube z uwagi na solidną wyporność i znaczną cenę. Trudno się więc dziwić, że obejmując ministerialne stanowisko Aube wystąpił o wstrzymanie budowy tej pary.

Zaoszczędzone w ten sposób środki, podobnie jak uzyskane z czasowego wstrzymania prac na pancerniku *Magenta* adm. Aube zaproponował przeznaczyć na nowy program budownictwa okrętowego obejmujący 6 dużych i 10 małych krążowników. Z różnych przyczyn program ten ograniczono o jedną trzecią. Tym niemniej jednak do dnia 30 maja 1887 roku, gdy nastąpiła kolejna zmiana Ministra Marynarki, udało rozpocząć się budowę 11 krążowników pancernopokładowych, pozbawionych już całkowicie takielunku. Trzy typu *Alger*, przy czym w tym przypadku określenie „typ” odnosi się do wyporności nieznacznie przekraczającej 4000 t, uzbrojonych w 4 działa kal. 164 mm i 6 dział kal. 139 mm, nie licząc mniejszego kalibru przeznaczonych do zwalczania torpedowców i rozwijających prędkość 19-19,5 węzła. Dwa nieco mniejsze o wyporności 3000 t – *Davout* i *Suchet*, rozwijały prędkość 20 węzłów i były uzbrojone w 6 dział kal. 164 mm. Pozostałych 6 jednostek, umownie określanych typem *Forbin*, było następcomi zaprojektowanego przez Emila Bertin nie opancerzonego krążownika *Milan*, o wyporności 1700 t. Okręty te, których wyporność nie sięgała 2000 t, uzbrojone były w zaledwie 4 działa kal. 139 mm, zaś i prędkość wynosiła 19,5-20 węzłów. Sam Aube właśnie krążowniki ostatniego typu uważał za idealne do zwalczania nieprzyjacielskiej żegluga. Większość marynarzy „Trzeciej Republiki” krytyko-

wała jednak wspomniane jednostki za słabość kadłuba, ciasnotę oraz niemożliwość utrzymania pełnej prędkości przez dłuższy czas. Wydawać by się mogło, że tak niezbędny dla floty typ krążowników został wreszcie opracowany i teraz należy jedynie podjąć ich seryjną produkcję, jednak właśnie wtedy swoje piętno na budownictwie okrętowym wywarł rozwój artylerii, częściowo zresztą inicjowany właśnie przez Ministerstwo Marynarki.

Do roku 1886 wynaleziony przez francuskiego chemika Turnera melinit znalazł już zastosowanie w artylerii polowej, jako ładunek wybuchowy pocisków. Co prawda typowy pocisk, napełniony tym silnym materiałem wybuchowym, długi i cienkościenny, nie nadawał się do artylerii morskiej z jej wysoką prędkością początkową.

Admirał Aube który w możliwej wojnie z Włochami postawił jednak na zniszczenie nadmorskich miast z morza, postanowił przystosować „pojemniki z melinitem” do potrzeb floty. Tym bardziej, że okręty nowego typu, którym wyznaczono rolę „burzycieli miast”, określane w dokumentach jako „*bateaux-canon*”, przewidywano wyposażać jedynie w działa średniego kalibru, wystrzeliwujące pociski burzące o niedostatecznej sile. Po nieudanych próbach pierwszej jednostki – *Gabriel Charmes* która była tak na dobrą sprawę torpedowcem z działem kal. 139 mm, marzenia o mnóstwie 70-tonowych okrętów, zarzucających gradem melinitowych pocisków porty oraz nadmorskie miasta i zmieniające je w rumowiska, zostały pogrzebane raz na zawsze.

Przeprowadzony w tym samym roku 1886 ostrzał melinitowymi pociskami starego pancernika *Belliqueuse* dał jednak oszałamiające rezultaty. Uszkodzenia nie opancerzonej burty i przylegających do niej przedziałów były na tyle poważne, że koferdamy francuskich krążowników pancernopokładowych nie mogły być już dalej uważane za dostateczną ochronę przed znacznymi zatopieniami. W związku z tym Rada Budownictwa Okrętowego „*biorąc pod uwagę rozwój pocisków burzących*” wydała natychmiast zalecenie opracowania wymogów wobec okrętu o dużej prędkości oraz lepszym zabezpieczeniu od skierowanego do budowy krążownika pancerno-pokładowego. Wielu uważało, że okręt ten stanie się pierwowzorem uniwersalnej jednostki, zdolnej zarówno do zwalczania żeglugi na podejściach do głównych portów przeciwnika jak i za-

jęcia w linii miejsca pancerników. W celu zrealizowania nowego programu budownictwa okrętowego w początkach 1887 Minister Marynarki wystąpił do parlamentu „Trzeciej Republiki” o kredyt w wysokości 200 mln franków, którego ostatecznie jednak nie otrzymał.

### Projektowanie

Do faktycznych prac przy projektowaniu *Dupuy-de-Lôme* przystąpiono po tym jak w maju adm. Aube opuścił swoje stanowisko. Było to możliwe dzięki silnemu lobby zwolenników „Młodej Szkoły” na wyższych szczeblach francuskiej floty. Na kolejnym posiedzeniu Rady Budownictwa Okrętowego zwolennicy pancerników zdołali wywalczyć kontynuację prac przy pancerniku *Brennus*, jednak w zamian za zgodę na budowę kolejnego krążownika „*k którego projekt będzie najbardziej odpowiadał wymogom chwili*”. Na posiedzeniu w dniu 20 lipca 1887 Conseil des Travaux w znacznym stopniu doprecyzował i skorygował założenia nowego okrętu.

W związku z nowymi prądami w budowie krążownika postanowiono wykorzystać wyłącznie metal. Wzajemny stosunek wysokości nadwodnej części burty z maksymalnym zanurzeniem sięgającym 7,47 m, winien wynosić równe 0,85. Przy tym okręt winien posiadać pokład dziobowy i pokład rufowy, stanowiące mniej więcej  $\frac{3}{4}$  długości kadłuba, połączone ze sobą za pomocą pomostów. Te ostatnie przeznaczone były dla zapobiegania przenikaniu pocisków szybkostrzelnej artylerii małokalibrowej oraz kartaczownic do pomieszczeń wewnętrznych przy ostrzale prowadzonym z dużego dystansu. W tym celu na pokładzie dziobowym, rufowym oraz znajdującym się między nimi odcinkiem pokładu górnego pod drewnianym pokryciem przewidywano położenie płyt stalowych o grubości 15 mm. Na dziobie i rufie krążownika zamierzano розміścić zbiorniki balastu wodnego, tak by w trakcie długotrwałego operowania na morzu zachować stałe przegłębienie mimo stopniowego zużywania zapasów. Pod przedziałami zajmowanymi przez układ napędowy miało zostać zamontowane drugie dno. Zadaniem drugiego dna było, po pierwsze zapobieżenie zalaniu przedziałów maszynowni i kotłowni w przypadku wejścia na mieliznę, po drugie zaś powstałe przedziały miały służyć jako zbiorniki balastu wodnego, umożliwiające zwiększenie zanurzenia, a tym samym zmniejszenie powierzchni nawodnej części burty w czasie bitwy.

Przy rozliczaniu masy projektowanej jednostki konstruktorzy winni pozostawić 1% wyporności na nieprzewidziane ładunki.

Krążownik planowano zbroić w 28 dział – 2 kal. 19 cm, 6 kal. 16 cm, 2 kal. 65 mm, 8 kal. 47 mm (z których 4 miały znajdować się na marsach bojowych) oraz taką samą liczbą rewolwerowych dział kal. 37 mm. Przy czym działa kal. 19 cm i 16 cm (faktyczny kaliber odpowiednio 194 mm i 164,7 mm) miały należeć do najnowszego modelu, z największą możliwą prędkością początkową pocisków. Wymagano takiego ich rozmieszczenia na okręcie by możliwe było jednoczesne prowadzenie ognia z 5 luf do celu w dowolnym punkcie horyzontu. Oś luf dział umieszczonych na górnym pokładzie powinna znajdować się co najmniej 5 m powyżej linii wodnej okrętu, a rozmieszczonych na pokładzie dziobowym i rufowym (o ile takie będą) 7 m. Zwrócono szczególną uwagę by łoża dział posiadały hydrauliczne urządzenia naprowadzania oraz wytłumiania odrzutu do minimalnego poziomu. Poza tym wymagano by konstrukcja dział pozwalała ograniczyć do minimum liczebność ich obsady.

Każde dział kal. 194 mm i 164,7 mm miało posiadać zapas amunicji liczący 100 pocisków bojowych i 10 ćwiczebnych wraz z niezbędnymi ładunkami miotającymi, zaś kal. 65 mm i 47 mm po 500 pocisków. Zapas amunicji dla rewolwerowych dział kal. 37 mm miał wynosić 700 pocisków. Poza tym przy sporządzaniu planów wymagano rozpatrzenie możliwości rozmieszczenia w komorach amunicyjnych dodatkowego zapasu, wynoszącego dla dział średniego kalibru po 50 pocisków, dla kal. 65 mm i 47 mm po 250 pocisków, a dla dział rewolwerowych kal. 37 mm – 500 pocisków. Przy określeniu lokalizacji komór amunicyjnych na okręcie, w pierwszej kolejności należało zapewnić łatwość dostarczania amunicji do dział, a następnie możliwość ich zabezpieczenia.

W celu właściwego rozmieszczenia artylerii małokalibrowej zalecano ustawienie dwóch masztów bojowych. Ich średnica powinna umożliwić dostarczanie amunicji wewnątrz śrubowych schodów służących załadodze do obsadzania marsów. Uzbrojenie torpedowe miało obejmować 4 stałe wyrzutnie torped (2 dziobowe i 2 burtowe).

Cały kadłub krążownika od górnego pokładu do znaczka 1,42 m poniżej poziomu linii wodnej planowano opance-



rzyć stalowymi płytami o grubości 100 mm. Tylko część dziobowa i rufowa nawodnej burty oraz 20 cm poniżej dolnej krawędzi pasa opancerzenia, w razie potrzeby mogła być zabezpieczona płytami o grubości 50 mm. Całe opancerzenie miało zostać zamontowane bezpośrednio do dwuwarstwowego poszycia burtowego o grubości 20 mm, z pominięciem warstwy drewnianego podkładu. Poza burtami wymagano zabezpieczenia pancerzem o grubości 4 cale na 20 mm stalowym podkładzie dział głównego kalibru oraz baterii pomocniczej. Stanowisko dowodzenia miały chronić dwie warstwy stalowych płyt, każda o grubości 20 mm.

Zgodnie z naleganiami członków Rady Budownictwa Okrętowego opancerzenie pionowe uzupełniały dwa pokłady ochronne. Pierwszy z nich, skrupowy, zamierzano ułożyć na całej długości kadłuba, tak by przy burtach schodził 1,42 m poniżej poziomu konstrukcyjnej linii wodnej, a w osi symetrii okrętu znajdował się na poziomie linii wodnej. Grubość tego pancerza wynosiła 20 mm na podkładce z 10 mm warstwy stali okrętowej. Drugi pokład, płaski, wykonany z arkuszy o grubości 8 mm otrzymał nazwę „odbijający” (lub prewencyjny), miał znajdować się 1,5 m poniżej linii wodnej w przedziałach zajętych przez układ napędowy oraz komory amunicyjne.

Od projektantów wymagano, w miarę możliwości, ochrony kotłów, maszyn i przewodów parowych przed odłami i pociskami, przy czym pomieszczenia t od powierzchni burt oddzielać miały zasobnie węglowe i koferdamy o szerokości 80 cm oraz wysokości 2,41 m. Jeden z przewodów parowych maszyny sterowej musiał obowiązkowo znajdować się poniżej pokładu pancernego. W założeniach technicznych szczególną rolę przypisywano ochronie steru.

Poza opancerzeniem żywotność krążownika miało zapewnić podzielenie kadłuba na maksymalną liczbę wodoszczelnych przedziałów. Przy czym wszystkie grodzie między pokładami oraz grodzie koferdamów miały być wykonane z arkuszy stali chromowej (uszlachetnionej chromem) o grubości 4 mm.

W zakresie liczby oraz systemu mechanizmów napędowych i kotłów, nie udzielono żadnych konkretnych wskazań. Projektanci zgodnie ze swoim rozważaniem mogli wybrać układ trójwałowy lub dwuwałowy, przy czym tej ostatni wyglądał bardziej odpowiednio. Wymogi w zakresie prędkości jednostki

zostały jednak postawione bardzo zdecydowanie – 20 węzłów z forsowaniem ciągu, 17,5 węzła z naturalnym ciągiem oraz 12,5 węzła prędkości ekonomicznej. Z normalnym zapasem węgla krążownik powinien osiągnąć zasięg 4000 Mm przy prędkości 12,5 węzła. Pojemność zapasowych zasobni węglowych zalecano obliczyć w ten sposób, by okręt przy ich wykorzystaniu mógł zwiększyć zasięg o dodatkowe 1000 Mm, a równocześnie zachować możliwość osiągania prędkości maksymalnej na poziomie 19 węzłów. Zwrócono uwagę by w trakcie opracowania planów okrętu uwzględnić łatwość bunkrowania oraz podawania paliwa do kotłów.

Zgodnie z założeniami technicznymi, przy załodze liczącej 400 ludzi, pomieszczenia magazynowe winny zapewnić przechowywanie zapasu żywności na 90 dni oraz wody pitnej na 20 dni. W celu uzupełniania zapasów wody pitnej oraz kotłowej proponowano zamontowanie na okręcie dwóch odsalaczy. Z uwagi na fakt, że krążownik przeznaczony był do długotrwałego przebywania w morzu, zalecono zabezpieczenie wszystkim członkom załogi niezbędnych warunków bytowych oraz higieny.

W zakresie wszystkich systemów pomocniczych (odwadnianie, przeciwpożarowy, wentylacja, oświetlenie elektryczne, tak wewnętrzne jak i zewnętrzne) uznano, że winny one opowiadać wzorom przyjętym we francuskiej flocie. Poza parowym kabestanem okręt należało wyposażać w parowy żurawik umożliwiający w razie potrzeby obsługę szalup ratunkowych i kutrów, których liczba winna wynosić 10 sztuk. W celu zaopatrzenia w parę wszystkich mechanizmów pomocniczych na krążownikowi miał zostać zainstalowany kościół pomocniczy.

Projektowanie nowego krążownika spoczęło na barkach jednego z najbardziej znanych francuskich konstruktorów okrętów tamtych lat – Marie Anne Louis (w skrócie Louis) de Bussy. Warto o tym człowieku powiedzieć nieco więcej. Urodzony w roku 1822 otrzymał typowe dla francuskich konstruktorów okrętowych wykształcenie, jednak w odróżnieniu od wielu zrobił wspaniałą karierę, co świadczy o jego nietuzinkowym talencie. W roku 1842 de Bussy wstąpił do Wyższej Szkoły Technicznej, a w 1844 do Wyższej Szkoły Budownictwa Okrętowego. Po jej ukończeniu, 3 października 1846 otrzymał rangę pomocnika inżyniera III klasy, a 9 lipca 1869 roku został już inżynierem I klasy.

Przez 6 lat (od 3 września 1875 roku) de Bussy zajmował stanowisko naczelnika zarządu budownictwa okrętowego w Lorient. Na tym stanowisku opracował projekty pancerników *Redoutable*, *Devastation* i *Courbet*. W roku 1881 de Bussy został naczelnikiem zarządu budownictwa okrętowego (Dircteur Générale du Génie Maritime), a pięć lat później zajął stanowisko Generalnego Inspektora Budownictwa Okrętowego (Inspecteur Générale du Génie Maritime) na którym doczekał przejścia w stan spoczynku w roku 1888. Stępkę pod ostatni zaprojektowany przez niego duży okręt nawodny – pancernik *Masena*, położono w ramach programu 1890 roku. Nad projektem tym wybitny francuski inżynier pracował już po opuszczeniu państwowej służby, jako techniczny konsultant firmy „Chantiers de la Loire”.

Wróćmy jednak do roku 1887. Będąc jednym z czołowych członków Rady Budownictwa Okrętowego de Bussy znał oczywiście wszystkie wymagania stawiane nowemu krążownikowi. Stąd też projektowanie okrętu zaczęło się praktycznie zaraz po ogłoszeniu założeń technicznych jednostki. Do jesieni tego roku prace weszły w fazę końcową. A 5 października Minister Marynarki, senator Barbe otrzymał komplet planów w celu zapoznania się z nimi.

Zaprojektowany przez de Bussy krążownik był jednostką o wyporności 6296,26 t z artylerią rozmieszczoną w barbetach i kazamatkach. Długość między pionami (we Francji określana ja długość w ładunkowej linii wodnej) wynosiła 114 m, maksymalna szerokość na śródokręciu – 15,85 m, a średnie zanurzenie 6,99 m. krążownik posiadał przedłużony pokład dziobowy, który łączył się za pomocą wysokich nadburci z rufową nadbudówką, której szerokość dochodziła prawie do samych burt. Dla oszczędności wagi kadłuba zrezygnowano z przewidywanego w założeniach technicznych pokładu rufowego.

Cała nadwodna część burty od pokładu górnego do znaczka 1,38 m poniżej konstrukcyjnej linii wodnej była chroniona pancerzem o grubości 100 mm. Bezpośrednio za poszyciem burtowym od dziobu do rufy okrętu na poziomie linii wodnej biegł pas przedziałów, wypełnionych celulozą. Zakładano, że w przypadku podwodnego lub częściowo podwodnego przebiccia, przedziały te zapobiegną większym zatopieniom pomieszczeń. Zwiększająca swą objętość pod wpływem kontaktu z morską wodą

celuloza, bez udziału załogi, sama zapelni dziury spowodowane przez nieprzyjacielskie pociski. Poza opancerzeniem burtowym, życiowo ważne części okrętu chronione były również przez pokład skorupowy. W osi symetrii okrętu pokład ten znajdował się nieco powyżej poziomu linii wodnej, zaś przy burtach schodził do dolnej krawędzi pionowego opancerzenia burtowego.

W celu spełnienia wymogu skoncentrowania ognia 5 dział w dowolnym punkcie horyzontu de Bussy zastosował całkiem oryginalny schemat rozmieszczenia uzbrojenia. Dwa działa kal. 194 mm zostały umieszczone na śródkręciu na burtach w barbetach, przesuniętych nieco w kierunku dziobu. W celu zabezpieczenia możliwości prowadzenia ognia burtowego, działa zostały częściowo umieszczone na sponsorach, wysuniętych 1,5 m poza obrys burty okrętu. Osie luf dział znajdowały się w wysokości 5,5 m powyżej linii wodnej. Poza nimi na dziobie i rufie umieszczono po trzy działa kal. 164,7 mm. Każda z tych grup została rozmieszczona wg następującego schematu – dwa działa na burtach w oddzielnych kazamatach z sektorem ostrzału 110° (osie luf dział 5,5 m powyżej linii wodnej) oraz jedno w barbecie w osi symetrii okrętu, z sektorem ostrzału 270° (osie lufy znajdowała 7,5 m powyżej linii wodnej). Z uwagi na szerokie ambrazury działa burtowe mogły prowadzić bezpośredni ogień burtowy. Posiadały one kąt podniesienia luf identyczny jak działa w barbecie, mieszczący się w przedziale od -6° do +20°.

Projekt przewidywał, że moc siłowni wyniesie 14 000 KM. Normalny zapas węgla – 907 t, a pełny odpowiednio 1200 t. W celu zapewnienia wymaganego zasięgu projektanci wybrali siłownię trójwałową. Choć podobny schemat siłowni przy pełnej prędkości przegrywał pod względem zużycia paliwa z siłownią dwuwałową, to sprawiedliwie trzeba stwierdzić, że większość czasu okręt mógł poruszać się napędzany tylko jedną maszyną, poruszającą centralny wał napędowy. Tym samym w końcowym rozrachunku zużycie węgla było niższe, co pozwalało na zwiększenie zasięgu. Poza tym używanie maszyn burtowych jedynie przy pełnej prędkości pozwalało na zmniejszenie liczby załogi, dzięki rezygnacji z konieczności utrzymywania pełnych wacht do obsługi tych maszyn.

Liczebność załogi okazała się znacznie większa niż pierwotnie to planowano – 523 ludzi, zamiast 400.

Zgodnie z wyliczeniami de Bussy masę poszczególnych elementów prezentuje tabelka poniżej.

W dniu 18 października 1887 roku projekt był rozpatrywany na posiedzeniu Rady Budownictwa Okrętowego, otrzymując jednogłośnie akceptację wszystkich uczestników. Budowę krążownika zlecono Arsenalowi Brest.

Okręt otrzymał nazwę upamiętniającą wybitnego francuskiego konstruktora okrętów Stanisłao Charles Andre Loran Dupuy de Lôme, który urodził się 15 października 1816 roku w niewielkim zamku Soye. W roku 1844 opublikował pracę o budowie okrętów z żelaza. W oparciu o jego projekty zbudowano najsłynniejsze francuskie okręty: żaglowo-parowy okręt liniowy *Napoleon*, pierwszy w świecie morski pancernik obrony wybrzeża *Cerbère* i *Bélier*. Dzięki jego aktywnym działaniom na stanowisku Naczelnika Zarządu Budownictwa Okrętowego, które zajmował od roku 1857, do chwili wybuchu wojny francusko-pruskiej flota Francji zajmowała drugie miejsce w świecie. W roku 1868 Dupuy de Lôme przeszedł w stan spoczynku. Po roku 1870 zajmował się działalnością społeczno-polityczną oraz

kwestiami sterowania balonami. Zmarł na raka w roku 1885.

## Budowa i próby

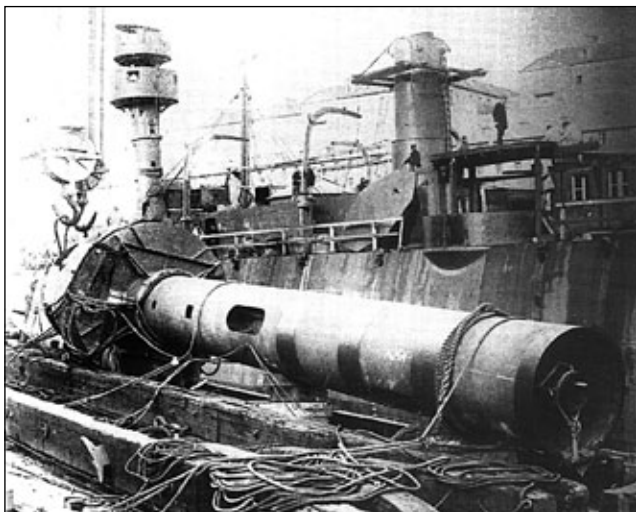
Stępkę pod budowę *Dupuy-de-Lôme* położono uroczystie w dniu 4 lipca 1888 roku. Jednak minęło ledwie 20 dni, jak do Arsenalu Brest dotarła depesza z Ministerstwa Marynarki polecająca zbadać możliwość umieszczenia dział kal. 194 mm, a także dziobowych i rufowych dział kal. 164,7 mm w całkowicie zamkniętych wieżach.

Projekty dwóch typów wież artyleryjskich, przygotowane przez firmę „Farcot” zostały ocenione i zatwierdzone na posiedzeniu w dniu 6 kwietnia 1889. A już 15 kwietnia Arsenal Brest otrzymał kolejną depeszę z Ministerstwa Marynarki, która nakazywała dokonania następujących zmian w konstrukcji budowanej jednostki:

1. zrezygnować z rozmieszczenia artylerii w kazamatach, w związku z umieszczeniem dział kal. 16 cm we wieżach opracowanych dla krążowników II klasy;

2. zmniejszyć wysokość na której znajdować się będą działa w dziobowej i rufowej wieży do poziomu przewidywanego w pierwotnym projekcie. Lokalizacja wieży dziobowej pozostaje bez zmian, nato-

Kadłub	2174 t
W tym:	
– elementy metalowe	1707,030 t
– elementy drewniane	43,381 t
– farba, wypełnienia, cement	58,589 t
– celuloza, linoleum	54,500 t
– uzupełniające wyposażenie	310,500 t
Opancerzenie	1096 t
Artyleria	267,243 t
Wyrzutnie torpedowe z torpedami	10 t
Maszyny główne z wyposażeniem zabezpieczającym	567 t
Kotły	501 t
Urządzenia pomocnicze	48 t
Maszy, takielunek, urządzenia dźwigowe	140,458 t
Szalupy	24 t
Żałoga	62,5 t
Węgiel	907 t
Woda kotłowa	217 t
Woda pitna	24 t
Zapasy żywności	63,24 t
Opakowania przechowywanej żywności	11,26 t
Rzeczy osobiste załogi	8 t
Różne	64,299 t
Zapasy wyporności	181,626 t
<b>Razem</b>	<b>6296,26 t</b>



Maszt dziobowy przygotowany do montażu na okręcie, 7 marca 1891 roku.  
Fot. Musée de la Marine via „Marines”

miast rufową należy przesunąć nieco do tył, tak by uprościć rozmieszczenie przewodów między sterem a maszynką sterową;

3. przedłużyć część nieruchoma wieży, tak by mogły służyć do podawania amunicji oraz przejścia załogi na stanowiska bojowe;

4. umieścić pod dolnym pokładem pompę hydrauliczną służącą do naprowadzania wieży rufowej.

Przedstawiony przez Arseniał Brest projekt został rozpatrywany na posiedzeniu 15 października i przyjęty z zastrzeżeniem odnośnie ostatniego punktu. Z powodu braku miejsca pompa hydrauliczna pozostawała powyżej pokładu pancernego, bowiem nie udało jej się ułożyć w żadnym z niżej położonych pomieszczeń, tym samym żądania Rady nie zostały wypełnione w całości. Z uwagi jednak na niewielkie znaczenie tego niedostatku, całe zastrzeżenie pozostało jedynie na papierze.

Od tej chwili budowa przebiegała bez poważniejszych zmian w pierwotnym projekcie. Pracami kierowali inżynierowie Ghed i Duayer, warto zaznaczyć, że temu ostatniemu udało się zrobić wspólną karierę, wyróżniającą się przede wszystkim stworzeniem w 1912 projektu okrętu liniowego *Bretagne*.

W roku 1890 nieruchome wyrzutnie torpedowe uznano za nie nadające się do zainstalowania na krążowniku z uwagi na ich niską wartość bojową, zastąpiono je wyrzutniami obrotowymi, dodatkowo jeszcze większego kalibru.

W dniu 27 października tego roku bez specjalnych problemów odbyło się wodowanie okrętu. Do tego czasu, nie bacząc na wszelkie przeróbki, normalna wyporność krążownika wynosiła

6301,454 t. prace wykończeniowe prowadzono w Brescie przez cały rok 1891. Montaż układu napędowego trwał 9 miesięcy od 9 marca do 12 grudnia. Pod dowództwem kmdr Le Borgone de Kérambosquer krążownik został do 1 kwietnia 1892 roku przygotowany do wyjścia w morze na próby.

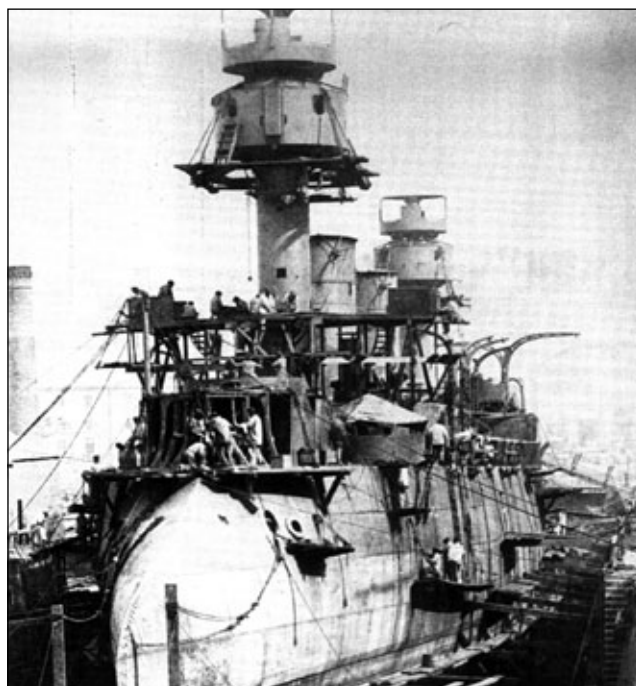
I od razu zaczęły się kłopoty. Już pierwsza wstępna próba kotłów przeprowadzona 20 czerwca, zakończyła się tragedią: rozerwanie rurki spowodowało wyrzut pary i płomieni. Rannych zostało 16 ludzi, w tym 3 ciężko. Wśród rannych i poparzonych było sporo pracowników zakładu „Chantiers de la Loire”. W następstwie tej awarii zakład postanowił zamienić wszystkie zwykłe rozpórki elastycznymi oraz zmienić ich rozmieszczenie w centralnej części wszystkich kotłów. Prace te spowodowały wycofanie okrętu na okres prawie roku. Próby wznowiono 3 maja 1893 roku. W czasie pierwszego wyjścia w morze, w którego trakcie sprawdzano sprawność mechanizmów, krążownik, idąc przy 3 pracujących maszynach (moc nie przekraczała przy tym 4000 KM) osiągnął średnią prędkość 14,5 węzła. Ponownie *Dupuy-de-Lôme* wyszedł w morze 10 maja. Próba, podobnie jak poprzednia, przebiegała pomyślnie, maszyny pracowały płynnie, bez stuków i nagrzewu. Wkrótce krążownik wyszedł na redę Brestu, na celu zamontowania przy użyciu dźwigu pływającego, dział. W trakcie przygotowań do próbne-

go strzelania okazało się, że zamieniono miejscami oba działa kal. 194 mm oraz dwa działa kal. 164,7 mm z rufowej grupy. Działa przeznaczone do zainstalowania na prawej burcie, zamontowano na lewej i odwrotnie. Można tylko dziwić się, dlaczego tej zamiany nie zauważono wcześniej, bowiem ich zamki otwierały się w przeciwnym kierunku, a i przyrządy celownicze u jednych znajdowały się po lewej, a u drugich po prawej stronie lufy.

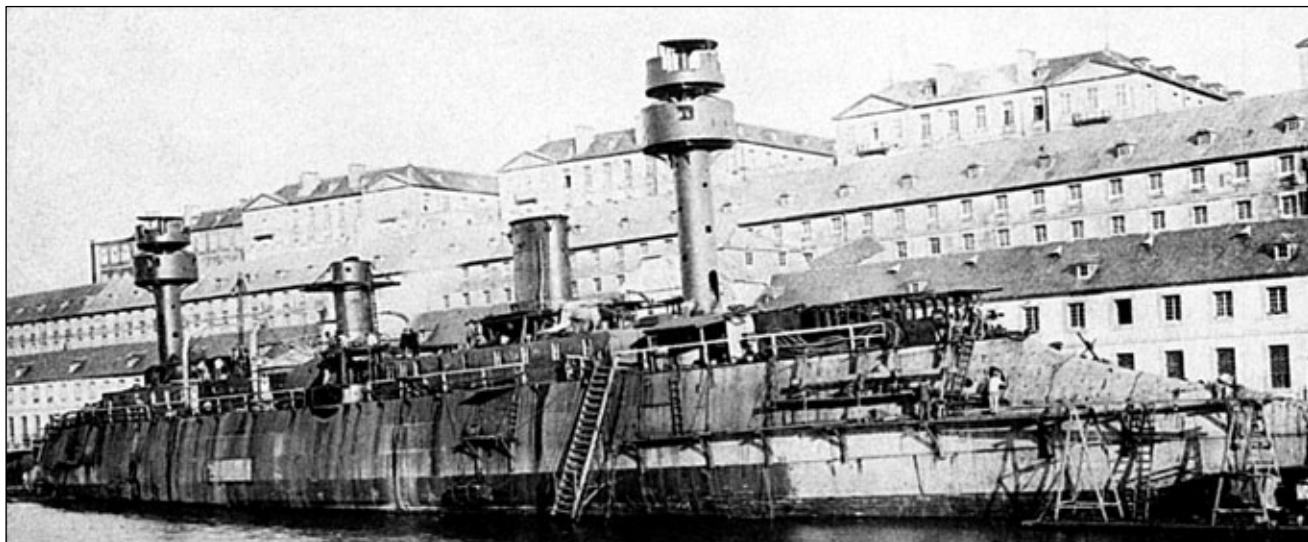
16 maja *Dupuy-de-Lôme* ponownie wyszedł w morze, tym razem dla przeprowadzenia strzelań w celu regulacji suwadł hydraulicznych kompresorów dział. W celu sprawdzenia artylerii jedno z dział kal. 194 mm oraz 2 działa kal. 164,7 mm wystrzeliły po 5 pocisków ćwiczebnych jednak z wykorzystaniem bojowych ładunków miotających. Wcześniej działa ustawiono pod maksymalnym kątem podniesienia lufy, a po każdym wystrzale wieża powracała w normalnym położeniu. Kompresory hydrauliczne działały dobrze, a przeprowadzone oględziny nie wykazały żadnych uszkodzeń konstrukcji kadłuba. W ocenie dziennikarzy, biorących udział w próbach, szybkostrzelność wież artyleryjskich, z uwzględnieniem czasu niezbędnego do naprowadzenia na cel, wynosiła 1 wystrzał na minutę dla dział kal. 194 mm oraz 3 wystrzały na minutę dla dział kal. 164,7 mm.

W tym dniu maszyny krążownika pracując wspólnie, osiągały średnią moc

Tym razem fotografia krążownika pochodząca z 8 marca 1892 roku.  
Fot. Musée de la Marine via „Marines”







Dalsze prace wyposażeniowe w Brestcie.

Fot. Musée de la Marine via „Marines”

9500 KM, co pozwalało na rozwinięcie prędkości 18,4 węzła. Lepszych rezultatów nie udało się osiągnąć z powodu rozgrzania jednego z cylindrów. Gdy wieczorem *Dupuy-de-Lôme* powracał na redę Brestu, na jego maszcie powiewały flagi sygnałowe, oznaczające, że próby przeprowadzono pomyślnie.

Jednak przeprowadzone następnie wyjścia w morze na milę pomiarową zademonstrowały z całą bezwzględnością, że rzeczywiste parametry układu napędowego okazały się znacznie słabsze od zakładanych. Z powodu niedostatecznej wydajności kotłów maszyny nie były w stanie zabezpieczyć niezbędnej liczby obrotów wałów napędowych. Za przyczynę tego stanu rzeczy uznano zbyt duże wymiary śrub napędowych. W związku z tym postanowiono zmniejszyć ich średnicę z 4,4 m do 4,2 m dla burtowych – lewej i prawej oraz z 4,2

m do 4 m dla środkowej (skok śrub, zmniejszony już w czasie budowy, pozostał bez zmian).

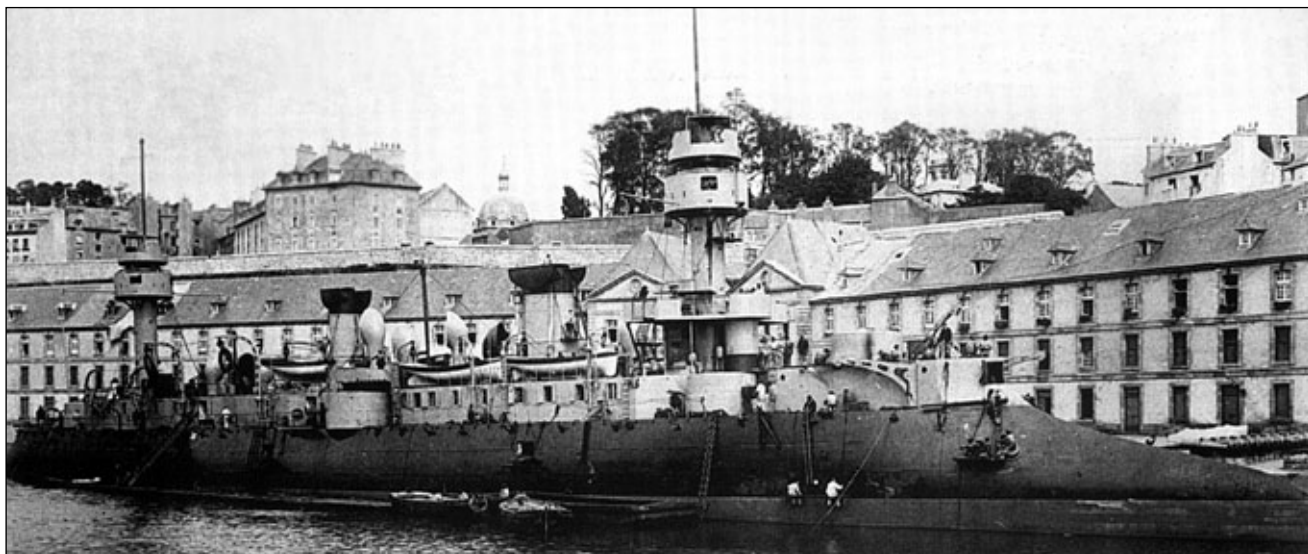
W trakcie nowych prób z forsowaniem ciągu, prowadzonych 3 czerwca 1893 roku, maszyny ponownie nie mogły uzyskać wymaganej liczby obrotów, a ich moc sięgnęła ledwie 13 000 KM zamiast projektowanych 14 000 KM. I ponownie uznano, że średnica śrub napędowych jest nadal nadmierna, wobec czego stawiają one zbyt duży opór. Dla osiągnięcia zakładanych rezultatów zastosowano wypróbowaną wcześniej metodę. Średnicę śrub napędowych ponownie zmniejszono, jednak teraz odpowiednio do 4 m i 3,8 m. W trakcie następnej próby, przeprowadzonej 25 lipca, krążownik rozwinął 19,4 węzła, przy mocy siłowni wynoszącej 13 900 KM. próby trzeba było jednak przerwać z powodu przegrzania tylnego mimośrodu

cylindra niskiego ciśnienia w maszynie napędzającej centralny wał napędowy.

W dniu 7 sierpnia przedstawiono nową propozycję modyfikacji śrub napędowych, średnicę lewej i prawej zmniejszyć do 3,9 m, a skok śruby środkowej z 5,3 m do 5,1 m przy zachowaniu jej dotychczasowych wymiarów. Nowe próby przeprowadzono w czasie dwóch dni 6 i 7 września. Trzeba było je jednak przerwać w związku ze stukami w cylindrze niskiego ciśnienia maszyny wału środkowego. Następną próbę, po usunięciu niesprawności suwadła, przeprowadzono 19 tego miesiąca, jednak i ona nie przyniosła szczególnej poprawy parametrów. Tym nie mniej jednak służba floty (*les services de la Marine*) zaproponowała na dzień 25 września przeprowadzenie próby 24-godzinnej z mocą siłowni 9800 KM. Z powodu złej pogody próbę trzeba było opóźnić o 15 dni.

Okręt jest już prawie gotowy, brakuje jedynie luf armatnich w wieżach artyleryjskich.

Fot. Musée de la Marine via „Marines”



W ciągu 24 godzin maszyny pracowały bezawaryjnie, rozwijając średnią moc na poziomie 10 180 KM.

W czasie prób 19 października dwa nieszczęśliwe wypadki w kotłowniach spowodowały śmierć kilku ludzi. Do tego jeszcze w trakcie oględzin środkowego kotła dziobowej grupy stwierdzono deformację jego palenisk. Ich górne sklepienie osiadło prawie na kratkach rusztu, i tylko dzięki dobrej jakości użytej stali nie doszło do całkowitego zniszczenia. Doprowadzenie palenisk do pierwotnego stanu udało się dopiero po ich wystygnięciu przy użyciu podnośników.

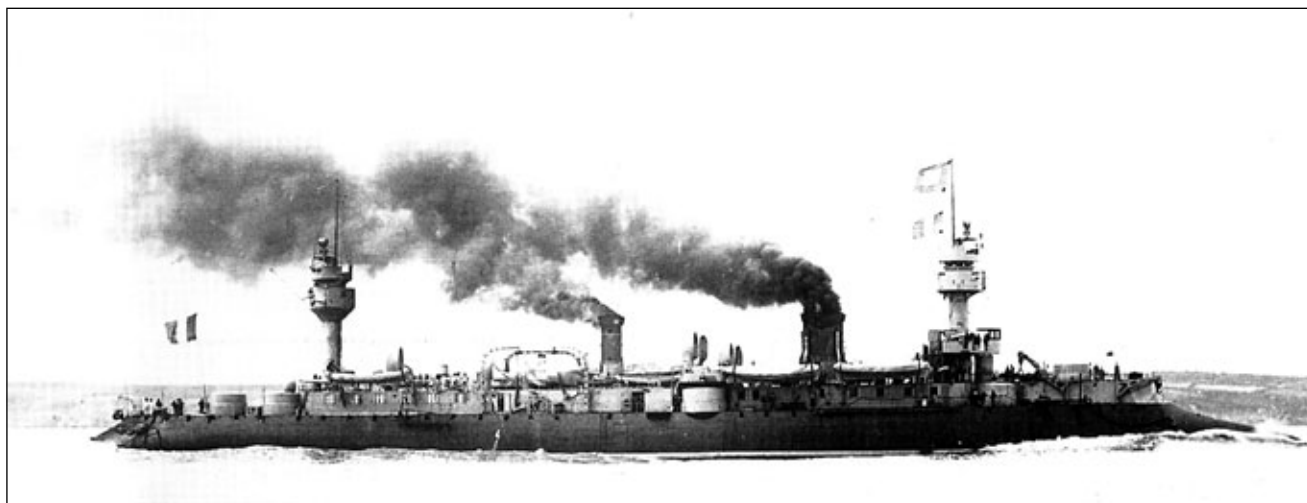
Dla osiągnięcia wymaganej prędkości, w dniu 16 stycznia 1884 roku przedłożono nową propozycję odnośnie zmiany parametrów śrub na-

ści za powstałe problemy i zminimalizować nakłady finansowe, niezbędna do przeprowadzenia remontu. Notatka kierownika oddziału czwartego (odpowiadającego za remont) inżyniera Arnous, potwierdzona podpisem inżyniera Uezna, w tym czasie – dyrektora budownictwa okrętowego (directeur des Constructions Navales) w Brescie, gdzie nadzorował budowę pancernika *Charles Martel*, najlepiej ilustruje zaistniałą sytuację.

„Wbrew temu, co wynika z notatek przedstawionych przez *Chantiers de la Loire*, deformacja palenisk nie mogła być spowodowana odsłonięciem powierzchni nagrzewu, spowodowanej nierównym określeniem poziomu wody, ponieważ niższe płomieniówki także uległy deformacji,

leniskami, posiadały szereg innych istotnych różnic od kotłów *Davout*: większą liczbą płomieniówek (450 wobec 344), same rurki były wkręcane, a nie po prostu wstawione w ścianki komory ogniowej, rozpórek dna kotłów było również więcej – 20 wobec 16. Wszystko to powodowało, że kotły były bardziej sztywne i nie powinny ulegać deformacji palenisk.

Taka była motywacją, którą kierowali się inżynierowie Komisji Odbiorczej, odrzucając propozycję *Chantiers de la Loire*. To działanie zostało zaakceptowane przez Ministerstwo, oświadczenie proponując by zobowiązać firmę do przeprowadzenia remontu jednego z kotłów maksymalnie szybko, a następnie poddać go długotrwałym próbom na lądzie, tak potwierdzić, że mankamenty zostały usunięte i po za-



Pełna ekspresja fotografia *Dupuy-de-Lôme* z pierwszych prób morskich, nadal lufy dział nie są zamontowane w wieżach artyleryjskich. Trzeba przyznać, że sylwetka okrętu z dziobowym taranem robi wrażenie.  
Fot. Musée de la Marine via „Marines”

podowych. Sprowadzała się ona do zmniejszenia skoku śruby lewej i prawej do 5 m, a środkowej do 4,8 m, przy czym średnic tej ostatniej miała zostać zwiększona do poprzednich 4,1 m. zmiana ta wymagała oczywiście wykonania kompletu nowych śrub napędowych. Za niezbędne uznano również zmniejszenie średnicy palenisk w kotłach z 1,3 m do 1,2 m. Dzięki temu miało nadzieję zapobiec dalszej deformacji palenisk, którą obserwowano do tej pory z niebezpiecznym natężeniem. Nie bacząc na to, że wejście do służby najnowszego krążownika uległo przesunięciu na czas nieokreślony, Generalny Inspektor Bienaimé, wyraził w dniu 9 lutego tego roku zgodę na przeprowadzenie tak daleko idącej modyfikacji. Po 12 dniach uszkodzone kotły zostały już zdemonstrowane.

Firma „La Société des Chantiers et Ateliers de la Loire” ze wszystkich sił starała się uwolnić od odpowiedzialno-

a co więcej oględziny arkuszy blach nie pozwalają mówić o tym, że doszło do poważnego przegrzania. Członkowie Komisji Odbiorczej, panowie Morel i Richard przypuszczali, że deformacja została spowodowana tym, że paleniska doświadczały silnego nacisku, który trudno było wytrzymać, z uwagi na wysoką temperaturę. Z drugiej strony, związani warunkami kontraktu, żądając przeprowadzenia remontu, obejmującego zainstalowanie falistych palenisk *Foxa*, musi odrzucić propozycję *Chantiers de la Loire*, zobowiązując się opracować przystosowanie, zdolne wytrzymać takie naciski.

Decyzja o przejściu na paleniska *Foxa* opierała się na założeniu, że ten typ palenisk będzie dzięki falistej powierzchni opierać się ugięciom, czego nie mogły zwykłe płaskie paleniska kotłów typu *Admiralicji*. Doświadczenie jednak pokazuje, że same paleniska *Foxa* nie są w stanie wykonać tego zadania. Nie można zapominać, że kotły *Dupuy-de-Lôme*, poza pa-

montowaniu kotłów na okręcie problemy nie będą się już powtarzać”.

W dniu 2 kwietnia inżynier Huguët, dyrektor warsztatów Saint-Denis w „Chantiers de la Loire” zaproponował zdemonstrowanie wszystkich kotłów, poczynając od rufowych, i wystawienie ich na brzeg, tak by łatwiej można było przeprowadzić niezbędną modernizację. Notatka z 9 czerwca wskazuje, że do tego czasu modernizację prowadzono raptem na 2 kotłach. W rezultacie próby okrętu zostały przerwane na okres aż do 25 stycznia 1895 roku. W dniu 18 października krążownik, znajdujący się już od długiego czasu w basenie wykończeniowym, wstawiono na dok w celu przygotowania do nowych prób mechanizmów.

W swoich notatkach z dnia 14 grudnia 1894 pełniący obowiązki dowódcy okrętu kmdr Yuge (który oficjalnie zastąpił na tym stanowisku kmdr Le Borgone de Kérambosquer w dniu 9 maja 1895 r., a faktycznie wypełniał obo-

wiązki od listopada roku poprzedniego) wskazywał, że zmodernizowane kotły, jego zdaniem nie będą w stanie zabezpieczyć osiągnięcia mocy 14 000 KM i 20 węzłowej prędkości. Odwołując się do przypadku *Fleurus* (krążownika minowego, którego wejście do służby z powodu kłopotów z kotłami tego samego typu opóźniło się aż o 4 lata) kmdr Yuge wyrażał przypuszczenie, że deformacje palenisk będą pojawiać się ponownie.

*„Wydaje mnie się bezspornym, że kotły typu Admiralicji z paleniskami Foxa, przy ciśnieniu, jakie chcemy uzyskać na Dupuy-de-Lôme (11,25 atm.) są skazane na stale postępującą deformację, która wcześniej czy później nieuchronnie doprowadzi do ich zniszczenia.*

*Mierzymy średnicę palenisk po każdym rozpalaniu kotłów, jednak kiedy stwierdzimy deformację będzie już zbyt późno i staniemy przed alternatywą, albo natychmiast przerwać pracę kotłów albo kontynuować, wierząc, że w ostatecznym rezultacie paleniska zostaną zdeformowane.*

*Ponieważ oceniane przez nas kotły wykazały, że nie są w stanie wytrzymać wymaganej przez nas temperatury i ciśnienia, powinniśmy, o ile nie chcemy by okręt o tak znacznej wartości bojowej, przez kolejne lata nie był gotów do służb, obniżyć nasze wymagania i zadowolić się mniej doskonałymi rezultatami, które jednak zapewnią bezpieczeństwo i pozwolą by jednostka stała się jedną z lepszych naszych krążowników.*

*Obniżenie ciśnienia do 9,25 atm. w kotłach oraz do 9 kg na suwadłach, zapewni moc siłowni na poziomie 10 500 KM i zapewni prędkość 18,2 węzła”.*

Admirał Courtil, dowodzący eskadrą Północną, w swojej notatce z 17 grudnia, poparł tę idee. Morski prefekt Brestu wiceadm. Besnard również wyraził swoje poparcie dla takiego rozwiązania. W tymi opiniami musiał się również zmierzyć Generalny Inspektor Bienaymé, który formalnie nie poparł pomysłu Yuge. W zapisach z 1 stycznia 1895 roku on określił jednak nowe warunki przeprowadzenia prób, znacznie je łagodząc. Zgodnie z jego zaleceniami przebieg z maksymalną mocą siłowni miano przeprowadzać w czasie 2 godzin, przy czym ilość spalonego węgla nie mogła przekroczyć 250 kg/m<sup>2</sup>. w czasie próby 24-godzinnej proponowano obniżyć moc z 9800 KM do 6000 KM. Wszyscy pragnęli by krążownik, którego budowę rozpoczęto w roku 1888, a pierwsze próby w 1892, stał się w końcu gwiazdą francuskiej floty i rozpoczął czynną służbę.

Do wstępnych prób przystąpiono 25 stycznia 1895 roku, a do oficjalnych 2 marca. Te ostatnie rozpoczęły się od 4-godzinnej próby na zużycie węgla przy prędkości ekonomicznej. Próby przebiegały całkiem gładko aż do 23 marca 1895. W tym dniu na początek zablokowano maszynę napędzającą środkowy wał przy pełnej mocy. Średnia prędkość krążownika wynosiła 12,218 węzła przy mocy 3917 KM. następnie przeprowadzono 2-godzinną próbę przy ciągu naturalnym. Maszyny uzyskały średnią moc 3888 KM (zużycie węgla – 56 kg/m<sup>2</sup> na godzinę), co zapewniło prędkość 12,276 węzła. Szczegółowa kontrola wszystkich palenisk, pozwoliła stwierdzić, że ich odkształcenia we wszystkich kotłach, poza jednym, były nieznaczne – nie więcej niż 1-2 mm.

Tylko w jednym kotle – środkowym w rufowej kotłowni, zaobserwowano większe – do 4 mm. Jednak po dokładnych oględzinach, okazało się, że nie stanowi to większego problemu, bowiem odkształcenia nie zwiększały się w miarę upływu czasu, a po ostygnięciu kotła praktycznie zanikły.

W końcu 2 kwietnia, postanowiono przeprowadzić próbę prędkości maksymalnej. Przy ogólnej mocy siłowni wynoszącej 13 186 KM, *Dupuy-de-Lôme* rozwijał prędkość 19,73 węzła. Po 8 dnia układ napędowy krążownika przeszedł jeszcze jedną bardzo poważną próbę – 24 –godzinną z pełną prędkością przy ciągu naturalnym. Przez cały czas maszyny pracowały bezawaryjnie, osiągając średnią moc 6487 KM. W dniu 18 kwietnia 1895 roku przeprowadzono próbę na zużycie węgla przy pełnej mocy i ciągu naturalnym. Średnie zużycie przy 90,3 obrotu na minutę wynosiło 0,669 kg/KM na godzinę. Kompleksowe próby w ruchu zakończyły się przeprowadzonymi w dniu 7 maja czterema przebiegami przy różnych reżimach pracy siłowni.

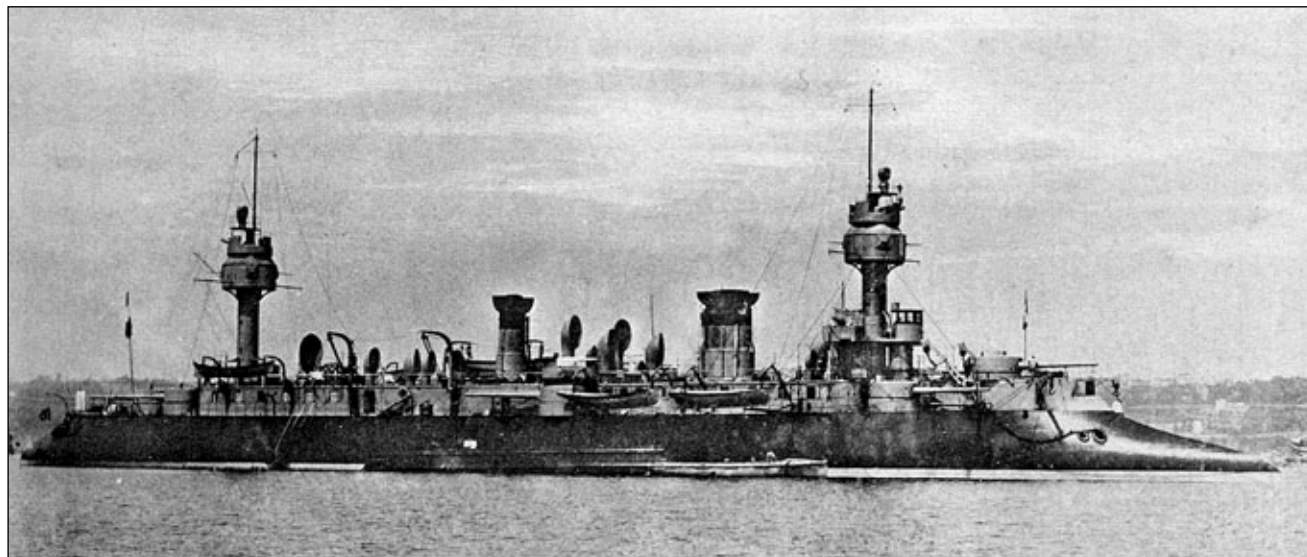
Ostatecznie w dniu 15 maja 1895, po ponad 4,5 roku od chwili wodowania, nowy okręt wszedł do służby. Jego budowa, po wszystkich przeróbkach kosztowała 13 597 097 franków (539 967 £). Dla porównania pancernik *Royal Sovereign*, przy wyporności 14 200 t, kosztował brytyjskich podatników 912 986 £.

*(ciąg dalszy nastąpi)*

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

*Dupuy-de-Lôme* po wejściu do służby w 1895 roku, już z kompletną artylerią.

Fot. Musée de la Marine via „Marines”







## Monitory rzeczne typu „Javary”/„Humber”

Rozwijająca się całkowicie samodzielnie od roku 1822, jako niepodległe państwo, Brazylia, mimo zmiennych kolei swych losów, należała do największych i najzamożniejszych w całej Ameryce Łacińskiej. Niemal od początków swego bytu państwowego, Brazylia konsekwentnie budowała własną marynarkę wojenną, która operowała zarówno na oceanie jak i rozbudowanych śródlądowych drogach wodnych, zwłaszcza systemie Amazonki i Parany. Rozwojowi floty sprzyjała światowa koniunktura na brazylijski kauczuk, jaką dało się wyraźnie zauważyć na przełomie XIX i XX stulecia. To właśnie dochody ze sprzedaży zbieranego w Amazonii dziko rosnącego kauczuku pozwoliły na sfinansowanie zakupów pierwszych 2 drednotów w krajach południowej Ameryki – *Minas Geraes* i *Sao Paulo*, zbudowanych w latach 1907 – 1910 przez brytyjskie stocznie, odpowiednio Armstrong w Elswick i Vickers w Barrow<sup>1</sup>. Nie dość na tym, w puli brazylijskich zamówień znalazły się jeszcze, kolejny trzeci okręt liniowy – *Rio de Janeiro*<sup>2</sup>, 2 krążowniki lekkie oraz liczne jednostki mniejsze, w tym kontrtorpedowce oraz monitory rzeczne, przeznaczone do działań na Amazonce, drodze do „kauczukowego raju”. Warto tylko wspomnieć w tym miejscu, że to właśnie brazylijskie zakupy w stocznich brytyjskich, zapoczątkowały wyniszczający wyścig

morskich zbrojeń między Brazylią, Argentyną i Chile.

Brazylia już wcześniej dysponowała jednostkami rzeczными, które wykorzystywała w wojnie z Paragwajem, tyle tylko, że było to z reguły okręty niewielkie i słabo uzbrojone, a często nawet improwizowane. Tymczasem przypływ środków finansowych na początku XX wieku, pozwolił na zamówienie „prawdziwych” rzecznych monitorów, zdolnych pokonać wszystkie okręty potencjalnych przeciwników.

W końcu roku 1911 strona brazylijska rozpoczęła pertraktacje handlowe z Brytyjczykami, a konkretnie stocznia Vickers, Son & Maxim w Barrow, w sprawie zakupu serii 3 monitorów rzecznych, przeznaczonych do działań w dorzeczu Amazonki. Jak już wcześniej zauważono, zgodnie z życzeniami zamawiających, nowe okręty miały otrzymać solidne uzbrojenie artyleryjskie i opancerzenie, zaś dzięki małemu zanurzeniu, mogły swobodnie operować na trudnych nawigacyjnie wodach śródlądowych.

Stocznia Vickers przedłożyła projekt dostaw opancerzonych monitorów rzecznych o wyporności 1200 t, uzbrojonych w 2 działa kal. 152,4 mm umieszczone w dwudziałowej wieży artyleryjskiej na pokładzie dziobowym. Stoczniowa propozycja została zaakceptowana przez Brazylię w styczniu

1912, co pozwoliło na zawarcie kontraktu i rozpoczęcie w Barrow budowy całej serii 3 jednostek. Okręty miały otrzymać nazwy dopływów Amazonki, odpowiednio – *Javary*, *Solimões* i *Madeira*. Uroczyste położenie stępki pod budowę wszystkich monitorów odbyło się w Barrow w dniu 24 sierpnia 1912, a zgodnie z planem w początkach 1914, gotowe jednostki miały trafić do zamawiającego<sup>3</sup>.

Mimo, że prace konstrukcyjne przebiegały sprawnie, a warto zwrócić uwagę, że monitory budowano, przygotowując je do bocznego wodowania, i do lutego 1914 jednostki gotowe były do przejścia przez Atlantyk by osiągnąć Rio de Janeiro, to jednak okrętom ostatecznie nie dane było trafić pod brazylijską banderę.

Rok 1913 spowodował zupełnie nieoczekiwane katastrofalne załamanie

1. wyp. 19 281 t, dł. 162,4 m, szer. 25,2 m, zan. 7,6 m, 2 masz. par. 25 000 KM, pręđ. 21,0 w., zasięg 8000 Mm/10 w., uzbr.: 12 x 305 mm, 22 x 120 mm, 2 x 76,2 mm plot., załoga 850 ludzi – wg. Breyer S., *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970*, Erlangen 1993.

2. wyp. 27 500/30 250 t, dł. 204,7 m, szer. 27,1 m, zan. 8,2 m, turb. par. 34 000 KM, pręđ. 22 w., zasięg 4500 Mm/10 w., uzbr.: 14 x 305 mm, 20 x 152,4 mm, 10 x 76,2 mm, 2 x 76,2 mm plot., 3 wt kal. 533 mm, załoga 1115 ludzi – wg. Breyer S., *Schlachtschiffe...*

3. W początku 1914 odkupiony od Brazylii przez Turcję – *Sultan Osman I*, w sierpniu 1914 zarekwirowany przez RN – *Agincourt*.

3. wg Buxton I., *Big gun monitors – the history of the design, construction and operation of the Royal Navy monitors*, Tynemouth 1978.

Eks-brazylijskie monitory rzeczne typu „Javary”

Nazwa	Data			
	położenia stępki	wodowania	ukończenia	wejścia do służby w RN
<i>Severn</i> eks- <i>Solimões</i>	24.08.1912	19.08.1913	01.1914	08.08.1914
<i>Mersey</i> eks- <i>Madeira</i>	24.08.1912	30.09.1913	02.1914	08.08.1914
<i>Humber</i> eks- <i>Javary</i>	24.08.1912	17.06.1913	11.1913	08.08.1914

na światowym rynku kauczuku. Przyczyną załamania było uruchomienie nowoczesnych plantacji na Malajach i w Birnie, które produkowały więcej, a przede wszystkim taniej niż Brazylia, w której surowiec ten nadal pozyskiwano metodą naturalnego, prymitywnego zbieractwa.

Drastyczny spadek światowych cen kauczuku pozbawił Brazylię podstawowych wpływów budżetowych, a tym samym uniemożliwił dalszą realizację ambitnego i co tu kryć kosztownego planu rozbudowy sił morskich. Już w początkach 1914 w pierwszym rządzie odsprzedano Turcji za kwotę 2 725 000 £, znajdujący się w budowie okręt liniowy *Rio de Janeiro*<sup>4</sup>. W przypadku monitorów rzecznych dużo trudniej było jednak znaleźć ewentualnych chętnych na ich odkupienie, po prostu tak „wąsko” wyspecjalizowane jednostki nie były atrakcyjnym kąskiem dla zbrojących się na potęgę państw europejskich. W rezultacie nie wykupione i nie odebrane przez Brazylię, gotowe monitory pozostawały w rękach stoczni Vickers, która skierowała je do Devonshire Dock w Barrow, gdzie czekały wybuchu wojny światowej.

Niemal bezpośrednio przed nieuchronnym wybuchem światowego konfliktu, ówczesny pierwszy lord Admiralicji Winston LS Churchill, przedstawił koncepcję przejęcia przez Royal Navy tkwiących w stoczni monitorów, dla zapobieżenia próbie ich ewentualnego wykupu, a co

zatem idzie i objęcia, przez wrogie państwa. Sprawy potoczyły się bardzo sprawnie i Admiralicja uzgodniła ze stoczną Vickers w dniu 3 sierpnia 1914 cenę wykupu na 155 000 £ za sztukę. Na wspomnianą cenę składało się 28 000 £ za uzbrojenie, 23 667 £ za układ napędowy oraz 103 333 £ za kadłub z opancerzeniem<sup>5</sup>. Dawało to relatywnie wysoką cenę za 1 t wyporności, sięgającą około 120 £, porównywalną z cenami kontrtorpedowców, a więc jednostek o nieporównywalnie bardziej skomplikowanej konstrukcji.

W dniu 4 sierpnia 1914 Wielka Brytania przystąpiła do wojny, a już nazajutrz 5-go do Barrow przybyły załogi do obsadzenia okrętów, które z dniem 8 sierpnia weszły oficjalnie w skład Royal Navy. Przy okazji utrzymano dotychczasową brazylijską konwencję nazewnictwa serii monitorów, które otrzymały nazwy angielskich rzek, po części nawet z zachowaniem początkowych liter pierwotnych nazw. I tak *Solimões* został HMS *Severn*, *Madeira* – HMS *Mersey*, zaś *Javary* wyłamując się z tej reguły – HMS *Humber*. Z monitorów utworzono dywizjon, którego d-cą został Commander (kmr por.) F.J.A. Fullerton na *Severn*, zaś Commander (kmr por.) A. L. Snagge objął *Humber*, a Lieutenant Commander (kmr ppor.) R.A. Wilson *Mersey*.

Do dnia 25 sierpnia 1914 załogi zdołały przygotować monitory do podjęcia wojennej służby w Royal Navy.

## Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Opracowany przez stocznię projekt budowy monitorów rzecznych typu *Javary*, przewidywał, że wyporność jednostek wyniesie około 1200 t. Tymczasem na liście okrętów Royal Navy określano ją na 1260 t, zaś wyporność pełną na 1520 t.

Długość całkowita jednostek wynosiła 81,36 m, a długość w linii wodnej odpowiednio 80,70 m. Z uwagi na przeznaczenie monitorów do działań na płytkich wodach śródlądowych, szerokość kadłuba sięgała aż 14,95 m<sup>6</sup>, co jednak utrudniało manewrowanie. Równocześnie jednak okręty posiadały bardzo małą „wolną burtę”, która na rufie dochodziła do zaledwie 0,61 m, co ograniczało możliwość ich zastosowania na otwartych wodach. Monitory posiadały niewielkie zanurzenie wahające się od 1,53 m do 2,29 m<sup>7</sup>.

Jednostki posiadały podwójne dno na całej długości i szerokości kadłuba.

Głębokość kadłuba, który posiadał tylko jeden ciągły pokład, wynosiła 2,59 m, jednak jednostkę wyposażono w rozbudowaną bryłę nadbudówki na śródokręciu. Nadbudówka pozwalała na rozmieszczenie w jej wnętrzu wygodnych pomieszczeń, niezbędnych

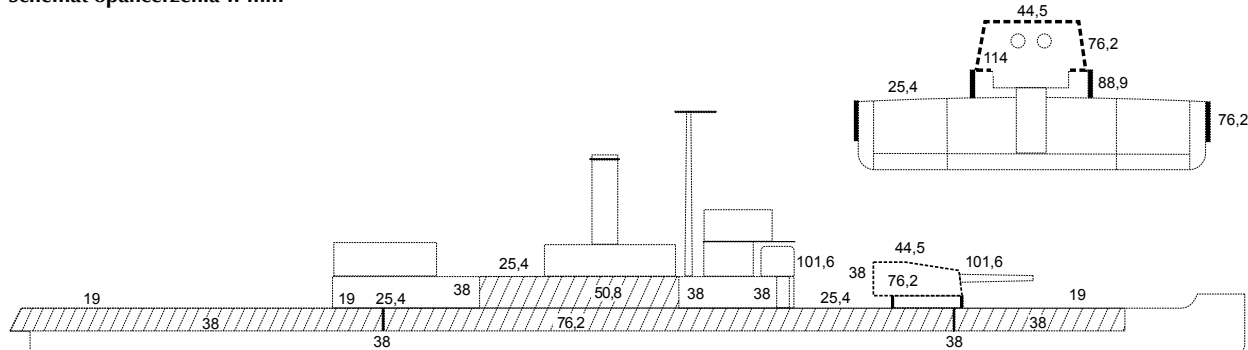
4. wg Conway's *All the World's Fighting Ships 1905-1921*, London 1985.

5. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

6. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

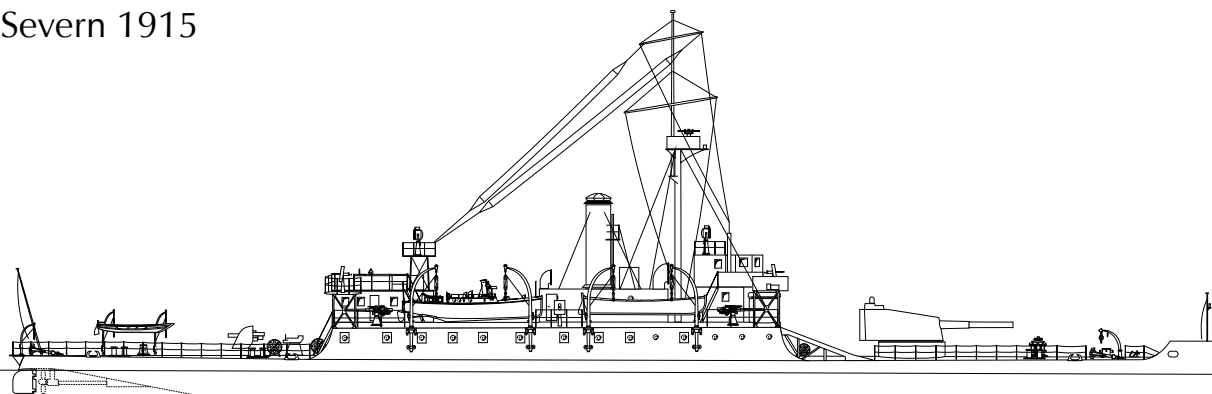
7. wg Conway's *All the World's Fighting Ships 1905-1921* zanurzenie monitorów typu *Humber* wynosiło 1,70 m.

Schemat opancerzenia w mm

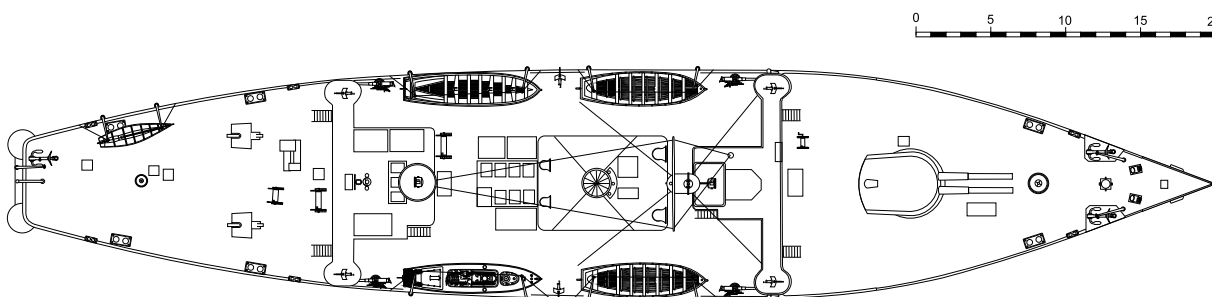


Rys. Jerzy Lewandowski

## Severn 1915



Rys. Jerzy Lewandowski 2007



Rys. Jerzy Lewandowski

w przypadku prowadzenia dłuższych operacji w praktycznie bezludnym obszarze dorzecza Amazonki. Poza pomieszczeniami służbowymi i mieszkalnymi, monitory dysponowały również szpitalikiem pokładowym, chłodzonymi magazynami, a nawet aresztem.

Łączna masa konstrukcji kadłuba monitorów wynosiła około 574 t.

Zgodnie z założeniami projektowymi, monitory rzeczne typu *Javary* otrzymały solidne opancerzenie ochronne. Górny pokład w obrębie śródokręcia ochraniała warstwa stali niklowej o grubości 25,4 mm. W końcowych częściach kadłuba na dziobie i rufie, grubość ochrony spadała do 19 mm. W roku 1914 zwiększono do 50,8 mm ochronę pancerną nad komorami amunicyjnymi, w których przechowywano pociski do dział kal. 152,4 mm.

Okręty wyposażono w pas pancerza burtowego, wykonany na śródokręciu ze stali C (Cemented) o grubości 76,2 mm. W dziobowej i rufowej części kadłuba wykonana ze stali NC (Non-Cemented) ochrona sięgała 38,1 mm. Cytaelę pancerna pancerza burtowego zamykały grodzie poprzeczne ze stali NC, dziobowa o grubości 38,1 mm i rufowa 25,4 mm.

Maszynownię osłaniał pancerz NC o grubości od 25,4 mm do 50,8 mm.

Barbetę wieży artyleryjskiej dział kal. 152,4 mm tworzył pancerz 88,9 mm ze stali C, zaś samą wieżę ochra-

niał w części czołowej pancerz 101,6 mm, z boków 76,2 mm, z tył 38,1 mm, a od góry dach 44,5 mm. Osłonę pancerną posiadało również stanowisko dowodzenia monitora, które z boków chronił pancerz 101,6 mm, a od góry pancerny dach 50,8 mm.

Łączna masa opancerzenia każdego monitora wynosiła około 308 t<sup>8</sup>.

Napęd jednostek stanowiły 2 maszyny parowe, potrójnego rozprężania, o łącznej mocy 1450 KM przy 250 obrotach śrub na minutę, które poruszały 2 umieszczone w tunelach śruby napędowe o czterech piórach i średnicy 1,70 m. Parę dla maszyn dostarczały 2 kotły o mieszanym systemie opalania (węgiel + paliwo płynne). Maksymalny zapas paliwa wynosił 187 t węgla (normalny zapas 50 t) i 90 t paliwa płynnego<sup>9</sup>. Zapas ten pozwalał teoretycznie na osiągnięcie zasięgu 2800 Mm przy prędkości 8 węzłów.

Zgodnie z projektem monitory rzeczne typu *Javary* miały rozwijać maksymalną prędkość 12 węzłów. W praktyce jednak żadna z jednostek nie zdołała takiej osiągnąć. W czasie prób w październiku 1913 *Javary* osiągnął 11,86 węzła, zaś dla odmiany pół roku później w sierpniu 1914 ten sam okręt – *Humber* (eks-*Javary*) już tylko 9,67 węzła.

Masa układu napędowego monitorów (wraz z zapasem wody kotłowej) wynosiła 131 t<sup>10</sup>.

Podstawowe uzbrojenie artyleryjskie monitorów rzecznych typu *Javary*, składało się z 2 dział kal. 152,4 mm w dwudziałowej wieży, zbliżonej konstrukcyjnie do wariantu zastosowanego na brytyjskich krążownikach pancernych typu *Monmouth*<sup>11</sup>, umieszczonej na pokładzie dziobowym. Sektor ostrzału w płaszczyźnie poziomej wynosił po 135° na każdą burtę. Zamontowane we wieży działa należały do modeli Mk XIV i Mk XV<sup>12</sup>.

Działa Vickers kal. 152,4 mm model Mk XIV i Mk XV, miały lufy o długości 50 kalibrów (7620 mm, w tym część gwintowana 6736 mm). Lufa dział, których wytrzymałość wynosiła do 1000 wystrzałów, mogła przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -5° do +15°. Działa wystrzeliwały pociski typu 4 c.r.h HE o wadze 45,36 kg, w tym materiał wybuchowy 4,99 kg, za pomocą ładunku miotającego, który stanowiło 12,98 kg kordytu MD,

8. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

9. wg Ehlers H., *Monitor rzeczny „Parnaíba”, Ostatni okręt tego typu w Brazylii*, „OW” nr 6/2005 (74), monitory zabierały maksymalnie 200 t węgla i 91 t paliwa płynnego.

10. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

11. bryt. KR. panc., zbud. 1902 – 1904, wyp. 9800 t, dł. 141,2 m, szer. 20,1 m, zan. 7,5 m, nasz. par. pręd. 23 w., uzbr.: 14 x 152 mm, 8 x 76 mm, 3 x 47 mm, 2 wt kal. 457 mm, załoga 720 ludzi, Do serii należały: *Berwick*, *Cornwall*, *Cumberland*, *Donegal*, *Essex*, *Kent*, *Lancaster*, *Monmouth* i *Suffolk*.

12. wg Conway's *All the World's Fighting Ships 1906-1921* prawe działo we wieży należało do modelu Mk XIV natomiast lewe do modelu Mk XV.



z prędkością początkową 853 m/s na maksymalny dystans 12 600 m.

Szybkostrzelność wynosiła 6 strzałów na minutę, zaś masa całkowita napędzanej silnikiem elektrycznym wieży (wraz z osłoną pancerną), sięgała na stanowisku bojowym 100 t, w tym pojedynczej lufy z zamkiem 8,1 t<sup>13</sup>.

Zapas amunicji kal. 152,4 mm na pokładzie monitora wynosił łącznie 150 sztuk (po 75 na lufę), w tym 50 pocisków CPC i 100 HE.

Monitory otrzymały również silne uzbrojenie uzupełniające w postaci 2 haubic kal. 120 mm, umieszczonych na pokładzie rufowym, po obu burtach. Sektor ostrzału haubic w płaszczyźnie poziomej wynosił odpowiednio po 195° na prawą burtę w przypadku prawoburtowej, a 195° na lewą burtę dla lewoburtowej.

Haubice kal. 120 mm na łożu Vickers, miały lufę o długości 18 kalibrów (2160 mm). Lufa haubicy mogła przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -5° do +70°. Haubica wystrzeliwała pociski typu 3 c.r.h. HE o wadze 20,42 kg za pomocą ładunku miotającego, które stanowiło 0,81 kg kordytu MD, z prędkością początkową 365 m/s na maksymalny dystans 8200 m.

Szybkostrzelność wynosiła do 10 strzałów na minutę, zaś całkowita masa haubicy (wraz z pancerną tarzą ochronną) na stanowisku bojowym sięgała 4,65 t, w tym lufa z zamkiem 0,57 t.

Zapas amunicji haubicznej kal. 120 mm na pokładzie monitora wynosił 150 sztuk, po 75 na lufę<sup>14</sup>.

Uzupełnienie uzbrojenia stanowiły 4 działa kal. 47 mm 3 pdr Vickers Q.F. 1, rozmieszczone na narożnikach górnego pokładu nadbudówki na śródokręciu.

Działa kal. 47 mm 3 pdr Vickers, miały lufy o długości 50 kalibrów (2350 mm). Umieszczona na łożu HA III lufa działa mogła przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -5° do +80°<sup>15</sup>. Działa wystrzeliwały pociski HE o masie 1,50 kg za pomocą 0,38 ładunku miotającego, z prędkością początkową 784 m/s. Maksymalna donośność pozioma, przy kącie podniesienia lufy +12°, wynosiła 5120 m, zaś maksymalny pułap prowadzenia ognia do celów powietrznych odpowiednio 4570 m.

Szybkostrzelność wynosiła do 25 strzałów na minutę, zaś masa pojedynczego działa na stanowisku bojowym 0,70 t, w tym lufa z zamkiem 0,29 t.

Zapas amunicji kal. 47 mm na pokładzie monitora wynosił 300 sztuk, po 75 na lufę<sup>16</sup>.

Monitory uzbrojone były również w 6 karabinach maszynowych kal. 7 mm Hotchkiss z zapasem 5000 szt. Amunicji, rozmieszczone po burtach na górnym pokładzie nadbudówki na śródokręciu.

Łączna masa uzbrojenia artyleryjskiego zamontowanego pierwotnie na monitorach wynosiła 116 t, zaś etatowego zapasu amunicji, dalszych 20 t<sup>17</sup>.

Zgodnie z planem, załoga monitorów rzecznych typu *Javary*, liczyła 9 oficerów oraz 131 podoficerów i marynarzy.

### Działania bojowe

Eks-brazylijskie monitory po wejściu w skład Royal Navy zostały przydzielone do sił Dover Patrol, których zadaniem było zabezpieczenie przed niemieckimi atakami żeglugi na Kanał La Manche, na trasach dowozowych do Francji i wokół Wysp Brytyjskich. Pokonanie trasy z Barrow do Dover, który osiągnięto 29 sierpnia, zabrało monitorom aż 3,5 doby ze średnią prędkością 7,5 węzła, uświadamiając jednak równocześnie wszystkim zainteresowanym, całkowitą nieprzydatność okrętów do działań na otwartym morzu, gdzie najmniejszy nawet powiew wiatru powodował zalewanie pokładu dziobowego falami.

Pierwsze zadanie jednostek polegało na przejściu do belgijskiej Ostendy i ewakuowanie ochraniającego miasto i port oddziału brytyjskich Royal Marines. Okręty wyszły z Dover rankiem 31 sierpnia i zmierzając do celu, przeprowadziły jeszcze po drodze próbne strzelania artyleryjskie. Na miejscu w Ostendzie okazało się, że żołnierzy zdążono już wcześniej wywieźć do Anglii. W tej sytuacji zespół został skierowany do Medway, gdzie przez kolejnych 6 tygodni patrolował wody ujścia Tamizy. Przy okazji w tym czasie wszystkie monitory otrzymały w stoczni Chatham Dockyard dodatkową ochronę komór amunicyjnych pocisków kal. 152,4 mm w postaci płyt o grubości 25,4 mm. Tym samym opancerzenie komór wzrosło do 50,8 mm.

Przebieg działań lądowych miał w początkowej fazie wojny wybitnie niekorzystny przebieg dla państw Ententy. Co prawda w początkach września 1914 Francuzi zdołali w ramach kontrofensywy nad Marną odrzucić Niemców niemal z przedpoja Paryża,

jednak obie strony nie ustawały w wysiłkach nad oskrzydleniem sił przeciwnika, co doprowadziło do manewru znanego jako „wyścig ku morzu”. Po upadku w dniu 10 października Antwerpii, Niemcy rozpoczęli kolejną ofensywę w kierunku zachodnim, której celem było opanowanie belgijskich portów we Flandrii. W toku krwawych walk armia belgijska mimo dramatycznego oporu została jednak niemal całkowicie wyparta z Belgii i zepchnięta na linię rzeki Yser, zaledwie 16 km na wschód od granicy z Francją<sup>18</sup>.

W dniu 10 października 1914 wszystkie monitory typu *Humber* opuściły Sheerness i zostały skierowane na wybrzeże belgijskie, gdzie miały przykrywać z morza działania lądowe, zabezpieczając Flandrię przed ewentualną próbą lądowania Niemców poza alianckimi liniami.

11 października monitory stanęły w rejonie Ostendy, gdzie zabezpieczaly ewakuację morzem alianckich oddziałów, przed opuszczeniem miasta, które nastąpiło 15-go. W czasie walk we Flandrii siły Dover Patrol, dowodzone przez kontradm. H.L. A. Hood, zostały począwszy od 18 października, skierowane do bezpośredniego wsparcia ogniowego alianckich wojsk w rejonie Nieuport. Z uwagi na złe warunki atmosferyczne, posiadające niską „wolną burtę” monitory nie mogły dotrzeć z Ostendy w rejon Nieuport przed 18 października. Gdy już znalazły się w rejonie działania, ich podstawowym zadaniem było zwalczanie ruchów niemieckich wojsk po nadmorskiej drodze z Ostendy do Nieuport oraz wszelkich prób nieprzyjacielskich działań morskich. W godzinach przedpołudniowych belgijska armia poprosiła o położenie bezpośredniego ognia na cele lądowe na wschód od Nieuport. Posiadające niewielkie zanurzenie monitory, podeszły blisko brzegu i z dystansu 1800 m rozpoczęły ostrzał z dział kal. 152,4 mm i haubic kal. 120 mm niemieckich oddziałów nacierających na Westende, zaledwie 3,2 km na północny wschód od Nieuport. Strona niemiecka odpowiedziała natychmiast ogniem artylerii polowej i nie uzyska-

13. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

14. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

15. na monitorze *Severn* działa kal. 47 mm 3 pdr Vickers zamontowane były na łożach typu LA.

16. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

17. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

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

ła bezpośrednich trafień, to jednak odłamki padających w pobliżu pocisków, raniły członków załogi *Humber* i *Mersey*. Aby uniknąć dalszych kłopotów, monitory wycofały się na dalszą odległość i kontynuowały ostrzał z dystansu 9100 m. Brytyjski ostrzał prowadzony był przez cały dzień, przy czym z uwagi na fakt, że często cele zasłanianie były przez nadbrzeżne wydmy, ogniem kierowano przez radio z belgijskiego dowództwa. Ostrzał różnych celów, w tym nader uciążliwych niemieckich haubic w Slype, prowadzono również 19 października, co przyczyniło się do okrzepnięcia belgijskiej obrony na linii Yser.

W dniu 20 października monitory wykłócały na brzeg swoje karabiny maszynowe z obsługą, które zostały skierowane do odpierania niemieckich ataków na Westende. Z uwagi na wyczerpanie zapasu amunicji, jeszcze tego samego dnia okręty odeszły do Dunkierki by powrócić na stanowisko ogniowe 22-go. W tym momencie operujący u brzegów Flandrii dywizjon wsparcia ogniowego stanowił zbieralinę różnych starych okrętów artyleryjskich<sup>19</sup>. Przez kolejne 10 dni jednostki dywizjonu prowadziły, w razie potrzeby i o ile pozwalała na to pogoda, ostrzał niemieckich wojsk, co jednak nie zapobiegło zdobyciu przez nie Westende.

Intensywna eksploatacja spowodowała zmęczenie nie tylko załogi, ale i zużycie samych jednostek. W dniu 28 października na *Mersey* doszło do awarii wieży artyleryjskiej, zaś na *Severn* lewe działo we wieży z powodu przegrzania lufy intensywnym strzelaniem miało o 1800 m zredukowaną maksymalną donośność. Równocześnie w związku z zamontowaniem na zdobytych belgijskim wybrzeżu cięższych niemieckich dział, ostrzał z bliskiej odległości wiązał się z ryzykiem uszkodzenia okrętów.

Około 1 listopada 1914 front we Flandrii ustabilizował się, choć Aliantom nie udało się odzyskać Ostendy, a co dopiero Antwerpii, jednak taki stan umożliwił powrót monitorów do Wielkiej Brytanii. *Severn* i *Mersey* wróciły 3 listopada do Medway, a później dołączył do nich *Humber*, który jeszcze 7-go wspierał francuskie natarcie na Westende.

Monitory trafiły do stoczni Chatham Dockyard, gdzie spędziły kilka tygodni. Z uwagi na fakt, że Royal Navy nie dysponowała zapasem nietypowych dział

kal. 152,4 mm model Mk XIV i Mk XV, a zamontowanie gotowych wież z krążowników pancernych typu *Monmouth* wymagało zbyt daleko idących przeróbek, postanowiono zdemonstrować nieprzydatne wieże i uzbroić monitory *Severn* i *Mersey*, każdy w 2 pojedyncze działa kal. 152,4 mm model Mk VII BL, po jednym za stalowym przedpiersiem na dziobie i rufie okrętu. Zabieg ten pozwolił również na zwiększenie zapasu amunicji do 225 sztuk.

Działo kal. 152,4 mm model Mk VII BL, pochodzące w części ze starego predrednota *Montagu*, który zatonął w roku 1906!, posiadały lufy o długości 44,9 kalibru (6706 mm), których żywotność wynosiła około 1200 wystrzałów. Osadzona na łożu PIII lufa mogła przemieszczać się w płaszczyźnie pionowej w przedziale od -7° do +15°. Działo wystrzeliwało pociski 4 c.r.h. HE o wadze 45,4 kg, w tym materiał wybuchowy 6 kg, za pomocą ładunku miotającego, który stanowiło 12,9 kg kordytu MD, z prędkością początkową 830 m/s na maksymalny dystans 12 340 m. Szybkostrzelność dział model Mk VII BL wynosiła 6 strzałów na minutę, zaś ich masa na stanowisku bojowym 16,3 t, w tym sama lufa z zamkiem 7,5 t<sup>20</sup>.

Równocześnie haubice kal. 120 mm przeniesiono z rufowego na pokład łodziowy oraz zamontowano na miejscu stanowiska rufowego reflektora bojowego o średnicy lustra 61 cm, dodatkowo pojedyncze działo kal. 47 mm 3 pdr Hotchkiss na łożu HA do prowadzenia ognia plot.

Z uwagi na stwierdzone zagrożenie niemieckim lądowaniem na wybrzeżu Walii, pod koniec listopada wszystkie 3 monitory skierowano do ochrony rejonu postu Boston w Lincolnshire, gdzie pozostawały do połowy grudnia. Następnie *Severn* i *Mersey* przeszły do Dunkierki by wspierać działania oddziałów francuskich na kierunku nadmorskim. *Humber* tymczasem trafił do stoczni Chatham Dockyard, gdzie na jego pokładzie rufowym zamontowano dodatkowe, trzecie działo kal. 152,4 mm również model Mk VII BL.

W miesiącach zimowych możliwości bojowego wykorzystania monitorów z uwagi na warunki atmosferyczne spadły niemal do zera, co spowodowało, że 11 stycznia 1915 okręty powróciły do Medway, a operacje u wybrzeży belgijskich przerwano w praktyce aż do czasu pojawienia się latem 1915 pierwszych dużych monitorów.

W 1915 nowe rozkazy przerwały „zimowy sen” monitorów nakazując ich przygotowanie do podjęcia działań, tym razem jednak na bardzo odległym akwenie. W związku z planowanym przez Aliantów forsowaniem cieśnin tureckich, zakładano, że po sukcesie tej akcji, który wydawał się nader oczywisty, monitory rzeczne mogą okazać się niezbędne w toku dalszej akcji przeciwko flocie austro-węgierskiej na Dunaju! Wcześniej jednak czekało okręty pokonanie liczącej ponad 3000 Mm trasy na Morze Śródziemne. Znając już niewielką dzielność morską monitorów, było oczywiste, że jednostki nie będą w stanie pokonać tej trasy o własnych siłach. Zdecydowano więc o załadowaniu, odpowiednio wcześniej przygotowanych i wzmocnionych okrętów na miejsce przeznaczenia. Każdy monitor był holowany przez 2 holowniki<sup>21</sup>, natomiast załogi okrętów transportowała jednostka-baza *Trent*. Karawana monitorów opuściła Sherness w dniu 11 marca, a *Trent* z załogami wyszedł z Devonport 14-go. Zespół bezpiecznie osiągnął Maltę 29 marca 1915, gdzie zaczęto przygotowywać monitory do przejścia do Mudros, wysuniętej bazy sił lądujących na półwyspie Gallipoli. Zła pogoda uniemożliwiła jednak samodzielne kontynuowanie marszu ku wybrzeżom Turcji, w rezultacie czego okręty pozostały na Malcie, gdzie nowe rozkazy z dnia 19 kwietnia 1915 zadecydowały o ich losach na praktycznie następne trzy lata wojny.

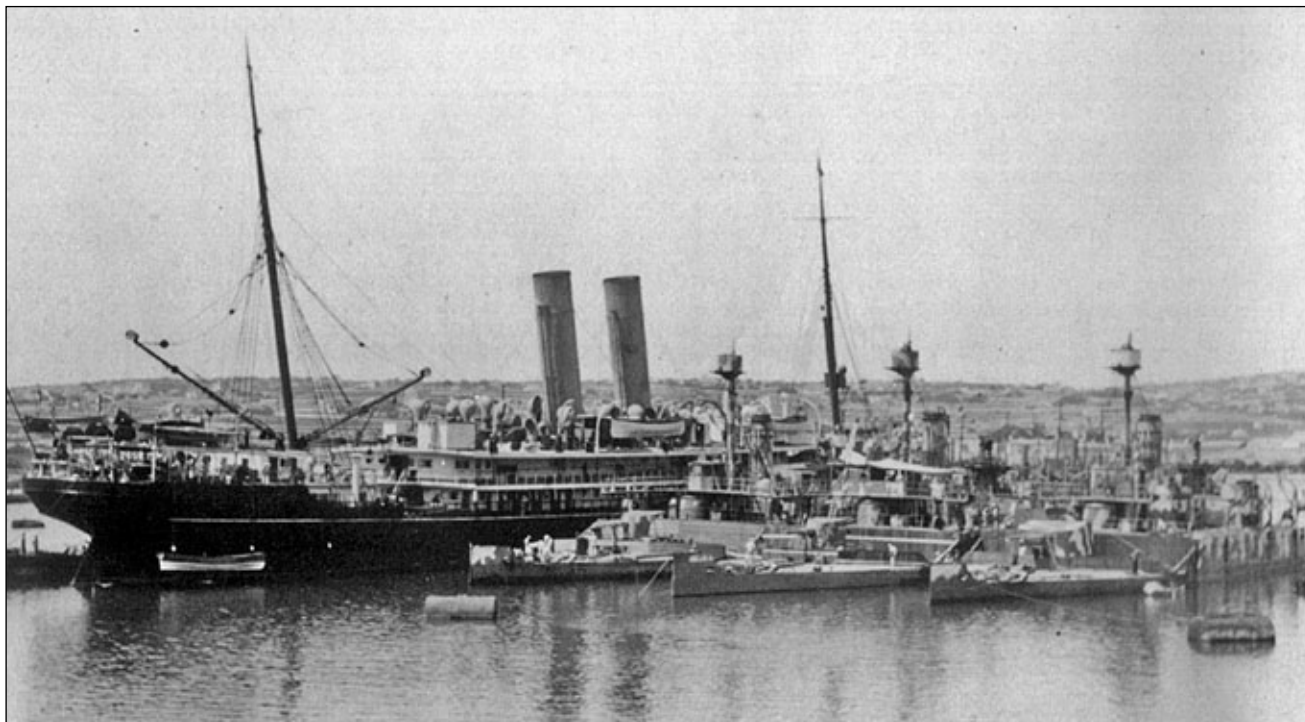
Wówczas to decyzją adm. Fishera postanowiono wysłać 2 eks-brazylijskie monitory rzeczne – *Severn* i *Mersey* (trzecia jednostka serii *Humber* pozostała na Malcie w związku z naprawą uzbrojenia) do działań przeciwko siłom niemieckim w ówczesnej Niemieckiej Afryce Wschodniej.

Wpierw jednak kilka słów tytułem wyjaśnienia. Niemcy już w roku 1884 założyli Towarzystwo Niemieckiej Kolonizacji, które na ziemiach nabytych od Sultana Zanzibaru rozpoczęło tworzyć zręby swego obszaru kolonialnego w Afryce Wschodniej. Z czasem terytorium to przekształciło się w Niemiecką Afrykę Wschodnią, której stolicą był port

19. poza monitorami były to stare krążowniki *Brilliant* i *Sirius*, słupy *Vestral*, *Rinaldo* i *Wildfire* oraz archaiczne kanonierki *Hazard*, *Excellent* i *Butard*.

20. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

21. *Humber* holowały *Blackcock* i *Danube II*, *Severn* – *Sarah Jolliffe* i *Southampton*, a *Mersey* – *T.A. Jolliffe* i *Revenge*, wg Lochner R.K., *Kampf im Rufiji-Delta*, München 1986.



Przeznaczone do działań na Dunaju w przypadku powodzenia operacji w Gallipoli, trzy monitory rzeczne widziane na Malcie w kwietniu 1915 roku. Od lewej do prawej – Mersey, Severn i Humber przycumowane przy burcie jednostki-bazy Trent. Fot. zbiory Ian Buxton

Dar es Salaam. Na terytorium kolonii Niemcy wzorem innych państw kolonialnych utworzyli własne siły zbrojne, składające się w głównej mierze z tubylców – askari. Utrzymywali również niewielkie siły morskie, które pełniły funkcje o charakterze policyjnym.

Na krótko przed wybuchem wojny, w dniu 6 czerwca 1914 Dar es Salaam osiągnął niemiecki krążownik *Königsberg* (d-ca FK (kmdr por.) Max Looff)<sup>22</sup>, poza tym na miejscu znajdowała się jeszcze jednostka pomiarowa *Möwe* (d-ca KK (kmdr ppor.) Gustav Zimmer)<sup>23</sup>.

Zadaniem krążownika w przypadku wybuchu konfliktu zbrojnego było zwalczanie alianckiej żeglugi w rejonie Zatoki Adeńskiej, gdzie przebiegał ważny szlak żeglugowy łączący Daleki Wschód z Europą. Po wybuchu wojny *Königsberg* wyruszył na łowy już 6 sierpnia 1914, jednak bilans jego sukcesów był niewielki i ograniczył się jedynie do zdobycia, a następnie zatopienia brytyjskiego statku *City of Winchester*. Również rejs na wody Madagaskaru w końcu sierpnia nie poprawił bilansu. Co więcej okazało się, że siłownia krążownika wymaga naprawy, co zmusiło okręt do schronienia się w rozlewiskach delty rzeki Rufidzi, około 110 km od Dar es Salaam, by spokojnie wykonać niezbędne naprawy.

Trzeba zaznaczyć, że Brytyjczycy nie pozostawali wcale dłużni i ze-

spół kontradm. H.G. King-Hall<sup>24</sup> już 5 sierpnia 1914 rozpoczął blokadę morską niemieckich terytoriów kolonialnych w Afryce Wschodniej. W dniu 8-go okręty ostrzelały Dar es Salaam, gdzie na dno poszedł okręt pomiarowy *Möwe* oraz Bagamoyo. Błokadę i ataki kontynuowano również we wrześniu.

Koleje działań wojennych bywały zmienne, o czym Brytyjczycy mieli okazję przekonać się już 20 września 1914. Niemcy, wiedząc z obserwacji, że na redzie pobliskiego Zanzibaru znajduje się brytyjski krążownik uzupełniający paliwo, postanowili niespodziewanym atakiem zaskoczyć przeciwnika. *Königsberg* opuścił swą kryjówkę na odnodze Simba-Uranga delcie Rufidzi i rankiem 20 września o godz. 05.10 zaatakował z dystansu 5000 m brytyjski krążownik *Pegasus* (d-ca Commander, kmdr por. Inglis kotwiczący w odległości około 200 m od brzegów Zanzibaru. Do godz. 05.55 Niemcy wystrzelili około 300 pocisków kal. 105 mm, które wywołały pożar i eksplozję na pokładzie *Pegasus*, który poszedł na dno z 33 członkami załogi, a dalszych 59 ludzi odniosło rany<sup>25</sup>.

Nie dość na tym *Königsberg* zniszczył również maszty radiostacji w rejonie przylądka Ras Tschugwani, po czym spokojnie odszedł do delty Rufidzi.

Incydent z *Pegasus* zaniepokoił poważnie brytyjską Admiralicję, która

natychmiast zacieśniła sieć blokady u wybrzeży Tanganiki, szybko jednak okazało się, że z uwagi na kłopoty z siłownią, *Königsberg* został praktycznie unieruchomiony w swej nadmorskiej kryjówce.

Do działań na płytkich, przybrzeżnych rozlewiskach idealnymi okrętami okazały się eks-brazylijskie monitory rzeczne, co zadecydowało o skierowaniu tych jednostek na nowy odcinek frontu.

W dniu 28 kwietnia 1915 zespół składający się z 2 monitorów na holu oraz jednostki-bazy Trent i węglowca Kendal Castle, opuścił Maltę i skierował się trasą przez Kanał Sueski do Adenu, który osiągnął 15 maja, tracąc przy okazji 2 ludzi, którzy zmarli wskutek morderczego przegrzania. W dniu 3 czerwca 1915 konwój osiągnął wyspę Mafia, położoną 10 Mm od delty Rufidzi, która od chwili jej zdobycia przez Brytyjczyków w styczniu 1915, pełniła rolę wysuniętej bazy sił blokujących, skła-

22. *Königsberg* – niem. kr., zbud. 1905-1907 Kilonia, wyp. 3814 t, dł. 115,3 m, szer. 13,2 m, zan. 5,29 m, masz. par. pręđ. 23 w., uzbr.: 10 x 105 mm, 2 wt kal. 450 mm, załoga 322 ludzi.

23. *Möwe* – jednostka pomiarowa, zbud. 1906-1907, Wilhelmshaven, wyp. 812 t, dł. 58,9 m, szer. 9,84 m, zan. 3,26 m, masz. par. + ożaglowanie pomocnicze, pręđ. 9,8 w., uzbr.: 3 działka rewolwerowe, załoga 104 ludzi.

24. w skład zespołu wchodziły stare krążowniki *Hyacinth*, *Astrea* i *Pegasus*, 2 torpedowce oraz francuska kanonierka *Vauchuse*.

25. wg. Lochner R.K., *Kampf im...*



dających się z krążowników *Weymouth*, *Hyacinth*, *Pioneer* i *Pyramus*<sup>26</sup>.

Kolejne 3 tygodnie po przybyciu trwało przygotowanie monitorów do działań bojowych. Okręty zostały uzbrojone<sup>27</sup>, wyposażone w amunicję, otrzymały także dodatkowe osłony w postaci płyt stalowych o grubości 12,7 mm i worków z piaskiem, zaś w pomieszczeniach wewnętrznych umieszczono 9000 pustych kanistrów, dla zapewnienia pływerności jednostek w przypadku uszkodzenia kadłuba. Monitory pomalowano również na zielony kolor ochronny, upodabniający je do otaczającej dżungli.

Szkolenie objęło również załogi okrętów, które musiały nauczyć się współpracy z przybyłymi również z Wielkiej Brytanii samolotami R.N.A.S.<sup>28</sup>, niezbędnymi do kierowania ogniem artyleryjskim w warunkach bez widoczności w gęsto zarośniętych nabrzeżnych rozlewiskach.

Pierwszą operację przeciwko niemieckiemu krążownikowi monitory podjęły rankiem 6 lipca o godz. 05.20, gdy korzystając z przypływu weszły w północne gardło Rufidzi – Kikunya i dotarły na odległość zaledwie około 5,5 Mm od ukrytego *Königsberg*, gdzie zajęły stanowiska ogniowe na kotwicach. Akcję zabezpieczały również krążowniki *Weymouth*, *Hyacinth*, *Pioneer* oraz kutry *Echo*, *Fly* i *Childers*<sup>29</sup>. Monitory otworzyły ogień z dział kal. 152,4 mm o godz. 06.30 (wg innych źródeł miało to miejsce dopiero o godz. 06.48) z odległości około 10 000 m. Po chwili odpowiedział *Königsberg*, tyle tylko, że jedynie 5 działami kal. 105 mm prawej burty. Niemcy dysponowali jednak ukrytymi stanowiskami obserwacyjnymi, więc szybko ich ogień stał się bardzo celny i pociski zaczęły padać w pobliżu monitorów. O godz. 07.30 *Mersey* został trafiony 2 pociskami kal. 105 mm. Pierwszy uszkodził dziobowe działo kal. 152,4 mm, a drugi dosięgnął linii wodnej na rufie, niszcząc przy okazji łódź motorową monitora. Na pokładzie zginęło 6 brytyjskich marynarzy (wg innych źródeł tylko 4), a dalszych 4 zostało rannych, zaś jednostka musiała przerwać ostrzał by usunąć powstałe uszkodzenie.

Dla odmiany o godz. 07.51 *Severn* uzyskał pierwsze trafienie w rejon dziobowych dział krążownika. *Mersey* powrócił do akcji o godz. 08.10 i oba monitory kontynuowały ostrzał koordynowany przez 2 samoloty przez kilka kolejnych godzin. Jednostki wy-

cofano z Kikunya o godz. 15.30 wraz z odpływem.

W dniu 6 lipca 1915 Brytyjczycy wystrzelili do *Königsberg* ogółem 633 pociski kal. 152,4 mm, z których zaledwie 78 upadło w rejonie krążownika. Użytkano co prawda 3 bezpośrednie trafienia, ale okręt przeciwnika zachował nadal pełną zdolność do walk, choć na jego pokładzie zginęło 4 marynarzy, a kolejnych 11 odniosło rany<sup>30</sup>.

Intensywny ogień artyleryjski prowadzony przez monitory 6 lipca, spowodował, że ich działa kal. 152,4 mm wymagały naprawy, a to oznaczało, że przez kolejne 4 dni okręty pozostawały w bazie na wyspie Mafia.

Wiceadm. H.G. King-Hall zaplanował następną operację w delcie Rufidzi na dzień 11 listopada 1915, a oprócz monitorów miały w niej uczestniczyć także w charakterze zabezpieczenia zwalczającego cele lądowe również krążowniki *Hyacinth* i *Pioneer*. O godz. 11.40 *Severn*, korzystając z przypływu wszedł na rzekę, przy czym zajął stanowisko ogniowe na kotwicy, głębiej w górę jej biegu, niż to miało miejsce 6 lipca. Wkrótce monitor trafił jednak pod ogień *Königsberg*, którego pociski zaczęły padać niebezpiecznie blisko i zasypywać brytyjską jednostkę odłamkami. O godz. 12.15 otworzył również z odległości 8700 m ogień *Mersey*. Ogień brytyjskich monitorów był korygowany z powietrza przez samolot typu Farman, który zameldował, że ósma salwa z *Severn* o godz. 12.39 i kolejne, dosięgły krążownik. Trafienia spowodowały wybuch pożaru na rufie niemieckiej jednostki i znaczne straty w załodze. O godz. 12.50 *Königsberg* płonął<sup>31</sup>, co spowodowało konieczność zatopienia komór amunicyjnych. Około godz. 13.40 dowodzący krążownikiem FK (kmdr por.) Loeff przerwał ogień z uwagi na brak amunicji i rozkazał ewakuację na brzeg wszystkich rannych, a także ratowanie pokładowych dział kal. 105 mm. Sam Loeff, choć poważnie ranny, opuścił pokład *Königsberg* jako ostatni. Niemcy opuszczając około godz. 14.00 krążownik, wysadzili na wysokości linii wodnej na śródokreściu 2 głowice torped, tak by uniemożliwić próbę jego ewentualnego podniesienia i remontu.

O godz. 14.20 monitory podeszły bliżej i z odległości około 5000 m kontynuowały ostrzał uszkodzonej niemieckiej jednostki. I choć Niemcy o godz. 17.45 opuścili na *Königsberg* banderę i znak dowódcy, to jednak Brytyj-

czycy krążyli wokół wraku praktycznie do godz. 20.00, po czym powrócili do bazy na wyspie Mafia.

W finalnym starciu 11 lipca 1915 Brytyjczycy wystrzelili w krążownika ogółem 204 pociski kal. 152,4 mm<sup>32</sup>.

W swym ostatnim boju *Königsberg* stracił 19 zabitych, 21 ciężko i 24 lekko rannych z liczącej raptem 220 członków szkieletowej załogi<sup>33</sup>. Reszta etatowej załogi okrętu została już wcześniej skierowana do służby na wielkich jeziorach afrykańskich. Straty brytyjskie w starciu obejmowały jedynie 3 lekko rannych marynarzy z *Mersey*.

Należy zaznaczyć, że Brytyjczycy jednak nie zniszczyli całkowicie wraku *Königsberg*, co pozwoliło zapobiegliwym (i pozbawionym przez blokadę jakichkolwiek dostaw) Niemcom na „oczyszczenie” jego pokładu ze wszystkich wartościowych przedmiotów. Najbardziej wartościowymi „zdobyczami” okazało się 10 dział kal. 105 mm, które wykorzystano w bateriach nadbrzeżnych oraz na improvisowanych podwoziach do walk na lądzie. Jedno z dział kal. 105 mm z *Königsberg*, które wcześniej broniło port Bagamoyo, zachowano po dzień dzisiejszy w charakterze pomnika w Mombasie.

Zniszczenie *Königsberg* nie oznaczało jednak jeszcze wcale kresu działań monitorów na wodach Afryki Wschodniej. Choć okręty wymagały remontów i dokowania, to nie zdecydowano się na ich dłuższe wycofanie z akcji. Zamiast dokowania, monitory wprowadzono korzystając z wysokiej wody na plażę w Zanzibarze, gdzie dokonano uszczelnienia ich kadłubów ciekających wskutek przestrzelin. „Wodowanie” jednostek odbyło się również z wykorzystaniem kolejnej wysokiej wody.

W dniu 19 sierpnia 1915 *Severn* ostrzelał miejscowość Tanga, leżącą na północnym wybrzeżu Tanganiki port i końcowa stacja kolejową, wspierając działania wojsk brytyjskich. Przez kolejne pół roku oba monitory wykorzystując swoje niewielkie zanurzenie, sil-

26. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

27. wg niektórych źródeł z monitorów usunięto wówczas po 1 haubicy kal. 120 mm, aby obniżyć ciężar jednostek i zmniejszyć ich zanurzenie.

28. R.N.A.S. – Royal Navy Air Service – lotnictwo marynarki wojennej.

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

30. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

31. wg Locner R.K., *Kampf im...*

32. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

33. Hildebrand H.H., Röhr A., Steinmetz H.O., *Die Deutschen Kriegsschiffe – Biographien*, Rattlingen, bdw.

ne uzbrojenie artyleryjskie i solidną ochronę pancerną, prowadziły operacje patrolowe i rozpoznawcze przeciwko ufortyfikowanym miejscowościom na wybrzeżu.

W marcu 1916 okręt-baza *Trent* odholował *Mersey* do Durbanu w Afryce Południowej bowiem stoczniowy remont okrętu okazał się już absolutnie niezbędny. Rozpoczęta wiosną 1916 brytyjska ofensywa lądowa sił gen. Smuts, doprowadziła przy czynnym wsparciu z morza, do oczyszczenia z Niemców pasa wybrzeża od Tanga na północy do Lindi na południu, zaś 3 września zdobyto stolicę kolonii Dar es Salaam. Upadek stolicy nie zakończył jednak oporu niemieckich sił dowodzonych przez gen. Paul v. Lettow-Vorbeck, które choć w coraz mniejszej skali, ale walczyły aż do zawieszenia broni 11 listopada 1918 roku.

W kwietniu 1917 powrócił z Durbanu *Severn* i oba monitory ponownie operowały wspólnie przez kolejny rok, prowadząc przede wszystkim działania patrolowe i uczestnicząc w drobnych potyczkach w rejonie nadmorskim.

Postępujący stale spadek niemieckiej aktywności militarnej w Afryce Wschodniej, która ograniczała się głównie do partyzantki w głębi kraju, spowodował, że dalsza obecność monitorów w tym rejonie okazała się już zbędna. 22 marca 1918 *Trent* odholował z Zanzibaru na Morze Śródziemne *Mersey*, a w kwietniu podążył za nim *Severn*. W maju obie jednostki osiągnęły Aleksandrię, gdzie rozpoczęły długo oczekiwany remont z prawdziwego zdarzenia połączony z dokowaniem<sup>34</sup>.

Losy trzeciego z serii monitorów – *Humber*, potoczyły się zupełnie inaczej. Po zakończeniu naprawy uzbrojenia w maju 1915 okręt pozostał na Malcie, tymczasem operacja w Dardanelach przebiegała w sposób zupełnie nieoczekiwany dla Aliantów. Ich straty rosły, a Cieśniny nadal pozostawały niezdobyte. Zatopienie przez niemiecki U-booty w dniach 25 i 27 maja 1915 w rejonie Dardaneli brytyjskich pancerników *Triumph* i *Majestic*, zmusiło Royal Navy do wycofania dużych okrętów artyleryjskich z obawy przed ewentualnymi dalszymi stratami. Ciężar wsparcia ogniowego spadł na monitory i stare krążowniki pancerne. W tej sytuacji *Humber* opuścił 1 czerwca Maltę i skierował się na wyspę Mudros, którą osiągnął 8-go. Jeszcze w tym samym dniu okręt wszedł do akcji, zajmując stanowisko ogniowe w rejonie wsi

Biyuk Anafarta, odległej o 3 Mm od wyspy. W dniu 9 czerwca, po oddaniu 15 strzałów doszło do awarii prawego działka kal. 152,4 mm we wieży artyleryjskiej. Ogień przejęło rufowe działko tego kalibru, które posłało do celu dalszych 20 pocisków<sup>35</sup>.

Przez kilka następnych miesięcy monitor wspierał ogień działania wojsk lądowych w rejonie plaży ANZAC. Częsty celem ostrzału były tureckie baterie, rozmieszczone w oliwkowych gajach na południowych zboczach, które przetrzeźwiałały rejon miejsc rozładunku desantu. Do ostrzału nieprzyjacielskich pozycji nadbrzeżnych monitor wykorzystywał także swoje haubice kal. 120 mm.

W grudniu *Humber* uczestniczył w operacji przykrywania ogniowego ewakuacji alianckich wojsk z zatoki Suvla i plaży ANZAC.

Po zakończeniu działań w rejonie Cieśniny Tureckich, okręt trafił do Aleksandrii, gdzie wymieniono zużyte działka kal. 152,4 mm we wieży na pokładzie dziobowym, po czym wysłano monitor do portu Mersa Matruh, w pobliżu zachodniej granicy Egiptu, ze znajdującą się od niedawna (1912) pod nominalnym zwierzchnictwem włoskim, Libią. *Humber* dotarł na miejsce przeznaczenia 30 stycznia 1916 i pozostał tam aż do marca tego roku, stanowiąc wsparcie sił brytyjskich walczących z inspirowanym przez Turcję plemieniem Senussi, siejącym niepokój w rejonie pogranicza.

Po powrocie w marcu do Aleksandrii, monitor przesunięto do położonego na południowym krańcu Kanału Sueskiego Port Tewfik, gdzie stał się rdzeniem lokalnych sił ochraniających rejon przed ewentualnym tureckim atakiem od strony półwyspu Synaj. W Port Tewfik, jednostka pozostawała przez okres 16 miesięcy, przerywany jedynie krótkimi wizytami w Aleksandrii.

*Humber* opuścił Port Tewfik 4 sierpnia 1917 na holu krążownika *Euryalus* i przeszedł do Akaby, gdzie pełnił funkcję jednostki strażniczej, w tym stanowiąc ważną bazę zaopatrzeniową fortu palestyńskiego, porcie. W Akabie okręt pozostawał do lutego 1918, gdy krążownik, tym razem *Grafton*, przeholował go na powrót do Aleksandrii. Wiosną 1918 do monitora dołączyły oba „bliźniaki”, wycofane z Afryki Wschodniej i po latach dywizjon był znów w komplecie<sup>36</sup>.

W październiku 1918, w obliczu nieuchronnego zakończenia wojny,

cały dywizjon przeszedł na Mudros, by być bliżej rejonu potencjalnych przyszłych działań. Po zawieszeniu broni, de facto kończącym I wojnę światową, całą trójkę eks-brazylijskich monitorów wyekspediowano z Mudros do Konstantynopola, pokonując po drodze niezdobyte wcześniej mimo tylu wysiłków Dardanele. *Humber* pozostał w Konstantynopolu przez 3 miesiące, natomiast pozostała dwójka weszła na Morze Czarne i jego wodami dotarła aż do Dunaju, który jak pamiętamy był celem wysłania okrętów już w roku 1915. W dniu 11 grudnia 1918 monitory osiągnęły rumuński Gałac, gdzie stały przez całą zimę, jako część alianckich sił nadzorujących zawieszenie broni z Austro-Węgrami. W marcu 1919 okręty otrzymały rozkaz pilnego powrotu do Wielkiej Brytanii w związku z prowadzonymi operacjami wojskowymi na północy Rosji i koniecznością wzmocnienia sił Dywizjonu Morza Białego. Jako pierwszy osiągnął Wielką Brytanię 10 kwietnia *Humber*, a za nim podążyły, 9 maja *Mersey* i 23 maja *Severn*. Wszystkie monitory skierowano do Devonport, gdzie zamierzano dokonać ich przebrojenia, polegającego na zamontowaniu na pokładzie w miejsce dotychczasowych dział kal. 152,4 mm nowego potrójnie sprzężonego działka kal. 102 mm BL IX o donośności 12 500 m i szybkostrzelności 10 strzałów na minutę z lufy, identycznych jak zainstalowane już na małym monitorze *M 27*. Ostatecznie jednak zrezygnowano z czasochłonnego przebrojenia i *Humber* jako jedyny z monitorów wyruszył 20 maja 1919 na holu do Murmańska. Jednostka posiadała swoje aktualne uzbrojenie w postaci 3 dział kal. 152,4 mm (bez haubic) uzupełnione jedynie pojedynczym działem plot. kal. 76,2 mm 20 cwt Mk II na stanowisku za kominem<sup>37</sup>.

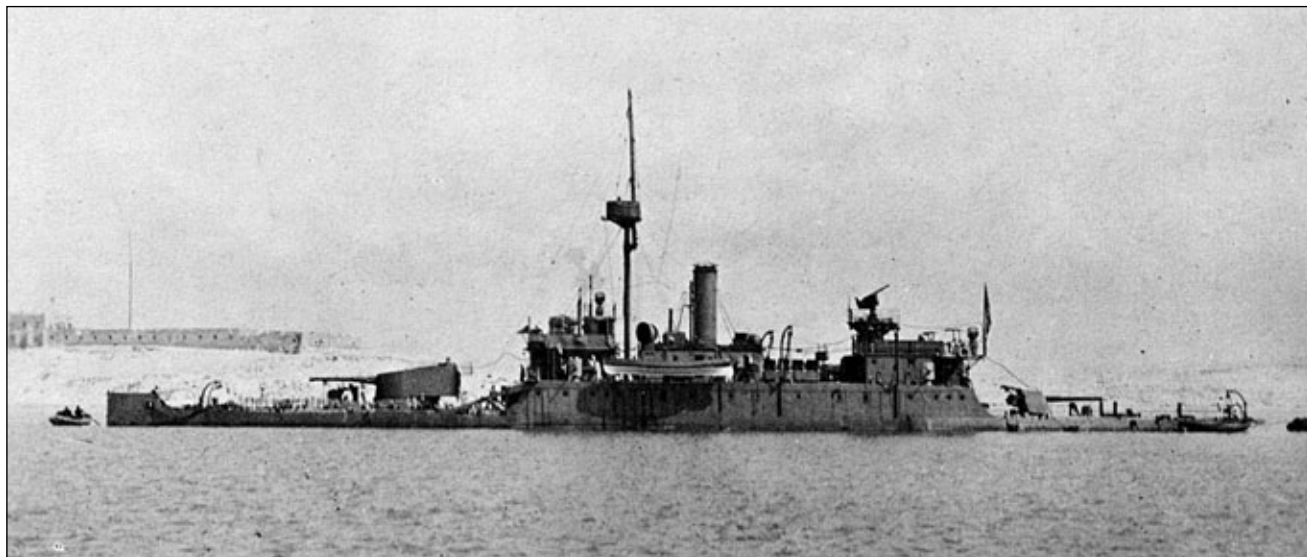
Na miejscu przeznaczenia monitor wszedł w skład dowodzonej przez Commander (kmdr por.) S.W.B. Green, brytyjskiej flotyli rzecznej na Dwinię. Działania bojowe idących w górę Dwiny w kierunku Kotłasu jednostek, utrudniało nie tylko przeciwdziałanie przeciwnika, który wykorzystywał artylerię i broń minową, ale także niski

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

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

36. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

37. wg Conway's *All the World's Fighting Ships 1906-1921...*



Monitor *Humber* w rejonie Archangielska. Za kominem widoczne na platformie działu plot. kal. 76,2 mm.

Fot. „Warship International”

stan wody w rzece w miesiącach letnich. W lipcu 1919 zapadła decyzja o stopniowym wycofywaniu sił alianckich wspierających „Białą Armię” na północy Rosji. Realizacja tego zamiaru wymagała między innymi powrotu okrętów rzecznych do Archangielska. Operację wycofywania utrudniał niski stan wody, w związku z czym dla pokonania rzecznych mielizn niezbędne było zmniejszenie zanurzenia, co osiągnięto przeładowując na barki część wyposażenia, zapasów, a w przypadku *Humber*, również płyt pancernych osłon dział oraz części uzbrojenia artyleryjskiego. Zabiegi te pozwoliły na osiągnięcie zanurzenia 1,60 m<sup>38</sup>.

Monitor opuścił na holu Archangielsk we wrześniu 1919 i po osiągnięciu Wielkiej Brytanii został w dniu 24 października 1919 wycofany ze służby – odstawiony na „trwałą konserwację” w Chatham.

Takim sam los – wycofanie ze służby i odstawienie na „trwałą konserwację” w Devonport, a następnie w Queenstown (Cobb) spotkał już w lipcu 1919 *Mersey* i *Severn*. W maju 1921 roku obie jednostki w ramach dużego kontraktu zostały sprzedane na złom firmie T.W. Ward. *Mersey* został złomowany w stoczni Ward w Morecambe od listopada 1922, a *Severn* w Preston od 23 marca 1923 roku<sup>39</sup>.

Losy *Humber*, potoczyły się, co było już niemal regułą, w odmienny

sposób. Jednostka najwcześniej, bo już w dniu 17 września 1920 została sprzedana holenderskiej firmie ra-towniczej F. Rijdsdijk za kwotę 5510 £ i przebudowana na dźwig pływający. W roku 1925 jednostkę od właściciela odkupiła firma Upnor Shipbre-aking Company, która wykorzystywała ją do wydobywania fragmentów wraku pancernika *Bulwark*, który wyleciał w powietrze i zatonął w Medway w listopadzie 1914. W początku lat trzydziestych, dźwig używano do rozbiórki należącego do armatora White Star liniowca pasażerskiego *Celtic*, który wszedł na mieliznę na podejściu do Queenstown w roku 1928. Kolejnym właścicielem *Humber*, bo jednostka nadal zachowała swoją „wojenną” nazwę, była firma Dover Industries, która przy jej pomocy kontynuowała w latach 1935 – 1938 wydobywanie wraku *Bulwark*. Bezpośrednio przed wybuchem II wojny światowej jednostkę dźwigową sprzedano do Francji i w tym miejscu kończą się potwierdzone informacje o jej losach. Brak danych zarówno o ewen-tualnej nowej nazwie jak i dalszych działaniach, choć wiele wskazuje, że dźwig przetrwał wojenną zawieruchę i dopiero po jej zakończeniu sam poszedł na złutki<sup>40</sup>.

\* \* \*

Monitory rzeczne typu *Javary* zda-ły trudny wojenny egzamin lepiej niż

można się było tego spodziewać, choć niemal z punktu potwierdziły swą cał-kowitą nieprzydatność do prowa-dzenia operacji na otwartym morzu. Mimo kiepskiej sterowności, stanowi-ły dobrą płaszczyznę pozwalającą na montaż dział dużego kalibru, zaś opan-cerzenie ochronne i niewielkie zanur-zenie, umożliwiały dodatkowo ich wy-korzystywanie do działań na płytkich wodach przybrzeżnych. ●

## Bibliografia

1. Breyer S., *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970*, Erlangen 1993.
2. Buxton I., *Big gun monitors – the history of the design, construction and operation of the Royal Navy monitors*, Tynemouth, 1978.
3. Conway's *All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1985.
4. Ehlers H., *Monitor rzeczny „Parnaiba”. Ostatni okręt tego typu w Brazylii*, „OW” nr 6/2005 (74).
5. Gozdawa-Gołębiowski J., *Wywerka Prekurat T. Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.
6. Hildebrand H.H., Röhr A., Steinmetz H.O., *Die Deutschen Kriegsschiffe – Biographien*, Rattingen, b.d.w.
7. Lochner R.K., *Kampf im Rufiji-Delta*, München, 1986.
8. Sobański M.S., *Brytyjskie monitory typu „M 15” i „M 29”, „OW” nr 69 i 70*, 2006.

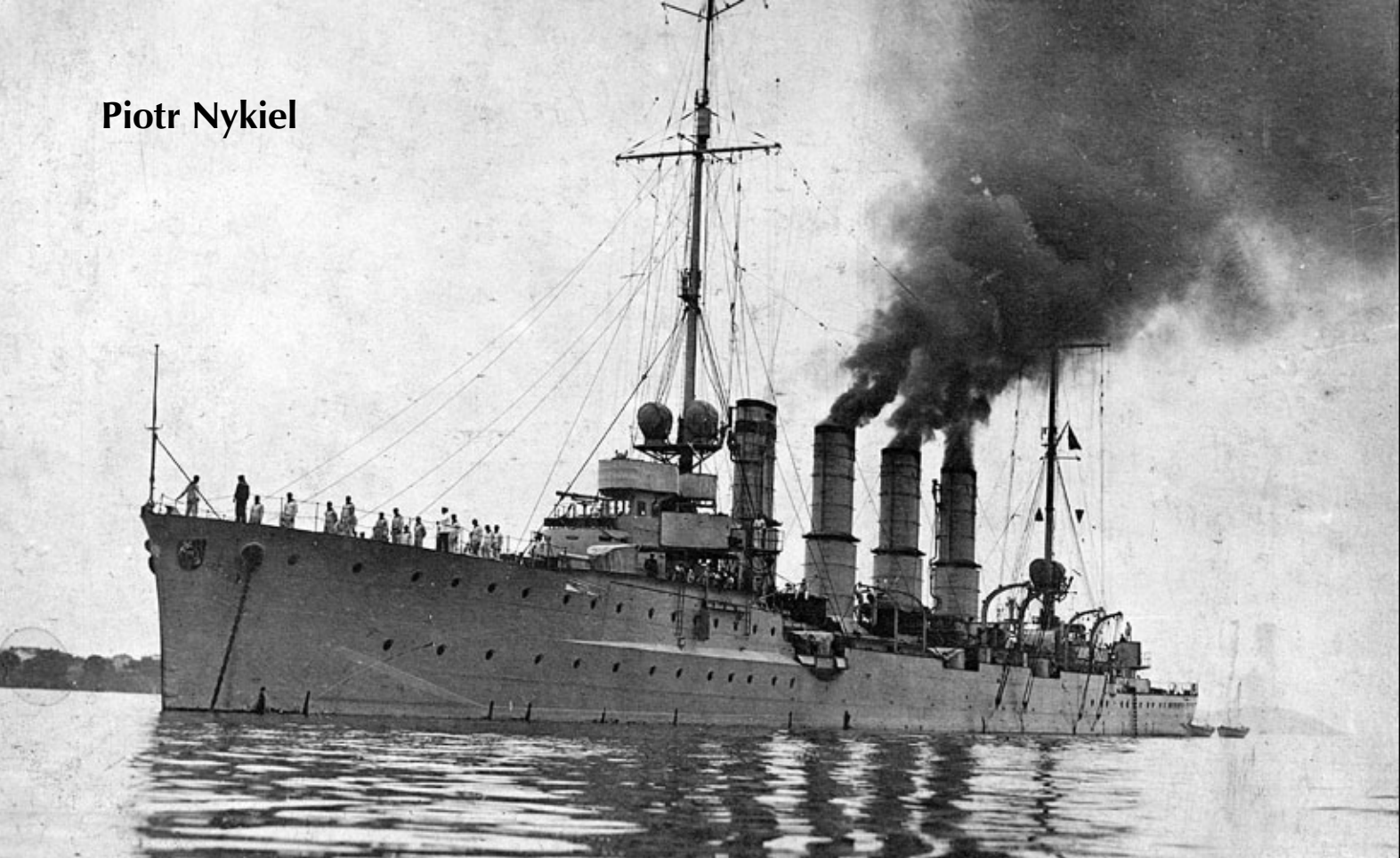
38. wg Sobański M.S., *Brytyjskie monitory typu „M 15” i „M 29”, „OW” nr 79 i 80*, 2006.

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

40. wg Buxton I., *Big gun monitors...*

Czasopisma „Żeglarz”, „Młody Żeglarz” i „Młodzież Morska” z lat 1946-1949 oraz miesięcznik „Morze” z lat 1933-1939 i 1945-1990.

Warunki nabycia do omówienia: tel. 022 042 44 78



Krażownik *Breslau* w Stambule już po przemianowaniu na *Midilli*.

Fot. zbiory Piotr Nykiel

## Goblo! – Rajd na Imroz 20 stycznia 1918

20 stycznia minęła 90. rocznica zatonięcia krążownika *Breslau*. Historia służby tego okrętu jest doskonałą ilustracją złożoności XX-wiecznych dziejów Europy. Zwodowany w wówczas niemieckim Szczecinie krążownik otrzymał imię wtedy jeszcze także niemieckiego miasta Wrocław, by od 1914 r. służyć (z załogą w większości nadal niemiecką) pod banderą Imperium Osmańskiego jako *Midilli* (turecka nazwa dziś greckiej wyspy Lesbos). Niniejszy artykuł przybliży wciąż słabo znane ostatnie chwile okrętu, na którym swą błyskotliwą karierę rozpoczynał późniejszy dowódca Kriegsmarine adm. Karl Dönitz.

Kiedy 5 sierpnia 1914 ścigany przez Brytyjczyków kontradm. Wilhelm Souchon podejmował decyzję o udaniu się dowodzonymi przez siebie krążownikami *Goeben* i *Breslau*<sup>1</sup> do Dardaneli, wiedział iż wybór ten pozwoli mu nie tylko uratować okręty przed zatopieniem już w pierwszych dniach wojny, ale da mu także możliwość ich wykorzystania bojowego. Ucieczka na Adriatyk i połączenie się z flotą Austro-Węgier skazywałaby go bowiem na niemożność opuszczenia tego akwenu wobec przytłaczającej dominacji francusko-brytyjskiej na Morzu Śródziemnym. Uciekając na wody tureckie Souchon też zamyślał sobie drogę powrotu na akwen śródziemnomorski, ale zyskiwał za to możliwość współdziałania z osmańską marynarką wojenną przeciw Rosji na Morzu Czarnym<sup>2</sup>.

We wrześniu 1917 r., gdy dowodzenie Dywizjonem Śródziemnomorskim, a tym samym całością połączonych niemiecko-tureckich sił morskich przejmował wiceadm. Hubert von Rebeur-Paschwitz, *Goeben* i *Breslau* nie miały już z kim walczyć<sup>3</sup>. Z drugiej strony sytuacja na Morzu Śródziemnym nie była aż tak niekorzystna jak w 1914 r. Po ewakuacji wojsk Ententy z półwyspu Gallipoli w styczniu 1916 r. blokada Dardaneli uległa znacznemu osłabieniu.

Impulsem do działania okazało się przechwycenie przez turecki wywiad 2 grudnia 1917 informacji o zamiarze przegrupowania przez aliantów dwóch dywizji z frontu macedońskiego do Palestyny. Transport odbyć miał się drogą morską z Salonik. Niemcy nie mogli jednak wydzielić w tym okresie okrętów

podwodnych, które przechwyciłyby konwoj. Von Rebeur-Paschwitz zapropono-

1. *Goeben*: krążownik liniowy; w służbie od 1912 r.; wyporność 22 979 t; prędkość 28 węzłów (deklarowana), 24,5 węzła (realna); uzbrojenie artyleryjskie 10 x 280 mm L/50, 12 x 150 mm L/45, 12 x 88 mm L/45; wyrzutnie torped 4 x 550 mm; załoga 1107 ludzi. *Breslau*: krążownik; w służbie od 1912 r.; wyporność 4 570 t; prędkość 25 węzłów (podczas prób); uzbrojenie artyleryjskie 12 x 105 mm L/45; wyrzutnie torped 2 x 500 mm; załoga 426 ludzi.

2. Przebieg ucieczki niemieckiego Dywizjonu Śródziemnomorskiego do Turcji oraz okoliczności wchłonięcia przez tę formację najwartościowszych okrętów osmańskiej marynarki wojennej znalazły szczegółowe omówienie w książce Piotra Nykiela pt. *Wyprawa do Złotego Rogu. Krach antytureckich operacji Ententy w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, która ukaże się niebawem nakładem Wydawnictwa Arkadiusz Wingert.

3. W dalszej części tego artykułu konsekwentnie używać będziemy niemieckich nazw okrętów, ponieważ sfinalizowana 10 sierpnia 1914 sprzedaż *Goebena* i *Breslaua* rządowi osmańskiemu była całkowicie fikcyjna. Okręty te od 16 sierpnia 1914 do zakończenia wojny pływały co prawda pod turecką banderą jako *Yavuz Sultan Selim* [Sultan Selim Groźny] i *Midilli* [Lesvos], ale ich załogi w znakomitej większości pozostawały przez cały czas niemieckie. *Breslau* zatonął 20 stycznia 1918 na nierozpoznanym polu minowym między Imroz a półwyspem Gallipoli (o czym będzie jeszcze mowa niżej), nie doczekawszy się formalnego wcielenia do floty osmańskiej, zaś oficjalnego przekazania *Goebena* dokonano dopiero 2 listopada 1918 (por.: Nykiel, *ibid.*).



wał więc stronie tureckiej oddelegowanie do tego zadania *Goebena* i *Breslaua*. Niemiecki wiceadmirał wychodził jednocześnie z założenia, że jeśli nawet jego okręty nie napotkają na aliancki transport z żołnierzami, to samo ich wyjście z cieśniny przyciągnie w ten rejon większą liczbę brytyjskich i francuskich okrętów wojennych. Do czasu ich przybycia *Goeben* i *Breslau* zdążą schronić się w Dardanelach, a U-booty, które wówczas powinny już być dostępne, będą miały wyborne polowanie. Turcy, zdruzgotani utratą Jerozolimy (9 grudnia 1917) plan ten podchwycili, widząc w nim szansę na podniesienie morale narodu. Osmańskie Ministerstwo Floty przestrzegło jednak von Rebeur-Paschwitza przed zagrożeniami czekającymi na zewnątrz cieśniny, zwracając przy tym szczególną uwagę na bardzo rozbudowany system zagród mino wych<sup>4</sup>.

Po wspólnych konsultacjach Niemcy ustalili z sojusznikami, iż w operacji oprócz *Goebena* i *Breslaua* udział wezmą cztery tureckie kontrtorpedowce: *Muavenet-i Milliye*, *Nûmune-i Hamiyet*, *Basra* i *Samsun*<sup>5</sup>. Na obszar działania tego zespołu wyznaczono wody między wyspami Imroz (współczesna turecka nazwa: Gökçeada) a Lemnos. W trosce o utrzymanie całej misji w tajemnicy o zamiarze jej przeprowadzenia poinformowano tylko dowództwo cieśnin, które poleciło dardanejskiej flotylli minerskiej przetrąlanie toru wodnego o szerokości 220 m. Samolotom stacjonującym w rejonie cieśniny zlecono także rozpoznanie brytyjskich zagród minowych rozstawionych na przyszlum obszarze działania okrętów. Zarówno zwiad lotniczy, jak i próby trałowania przeprowadzone 17 i 18 stycznia 1918 wykazały, iż akwen między półwyspem Gallipoli a Imroz jest znacznie słabiej zaminiowany, niż sądzono na podstawie dotychczasowych obserwacji oraz ustaleń uzyskanych przez wywiad wojskowy.

Po uzupełnieniu węgla w Zonguldak nad Morzem Czarnym wszystkie sześć okrętów udało się na Morze Marmara, gdzie – jak poinformowano dowódców – miały wziąć udział w manewrach. Dopiero tam ujawniono im prawdziwy cel misji oraz przed-

stawiono plan operacyjny, który zakładał co następuje:

a) unikanie kontaktu z brytyjskimi kontrtorpedowcami patrolującymi nieustannie linię między wyspami Imroz a Tenedos (tur.: Bozcaada); w przypadku napotkania na te jednostki zatopienie ich zanim zdążą nadać sygnał o dostrzeżeniu niemiecko-tureckiej flotylli;

b) zaatakowanie aliantów o brzasku (podczas gdy *Goeben* zajmie się dużymi statkami lub okrętami, *Breslau* zaabsorbować mniejsze jednostki oraz ogniem dział zniszczyć brytyjską bazę lotniczą na Imroz);

c) w okolicznościach umożliwiających zdobycie wrogich jednostek – wydzielanie przez dowódców *Goebena* i *Breslaua* po jednej jednostce abordażowej;

d) po zakończeniu działań w rejonie Imroz ostrzelanie przez *Goebena* portu w zatoce Mudros na wyspie Lemnos; przeprowadzenie w tym czasie przez *Breslaua* rozpoznania na południe od wyspy i nawiązanie współpracy z przyczajonym tam okrętem podwodnym UC 23<sup>6</sup>.

e) pełnienie przez tureckie kontrtorpedowce służby dozorowej w rejonie wejścia do Dardaneli i zabezpieczanie odwrotu niemieckich krążowników, a w szczególności przeciwdziałanie atakom alianckich okrętów podwodnych;

f) wsparcie całej operacji z powietrza;

g) powrót krążowników na wysokość Seddülbahir (wieś na południowym krańcu półwyspu Gallipoli) najpóźniej o zachodzie słońca<sup>7</sup>.

Wypełnienie powyższych założeń taktycznych wydawało się być realne, gdyż Brytyjczycy dysponowali w zatoce

Mudros dość skromnymi siłami w postaci dwóch bliźniaczych predrednotów *Lord Nelson* i *Agamemnon*<sup>8</sup>, trzech lekkich krążowników (*Foresight*, *Lowe-stoft* i *Skirmisher*<sup>9</sup>), trzech kontrtorpe-

4. Wiosną 1917 r. Brytyjczycy znacznie zageęili pole minowe u wyjścia z cieśniny. Nie uczynili tego jednak w obawie przed niemieckimi krążownikami lecz U-bootami, błędnie zakładając, że ich główną bazą na Morzu Egejskim są Dardanele. Jak twierdzi Cecil V. Osborne (*Smoke on the horizon. Mediterranean fighting 1914-1918*, London 1933, ss. 244 i 248), miny zakotwiczone na różnych głębokościach, między 60 a 18 stóp (ok. 18,3 – 5,5 m), niektóre nawet tuż pod powierzchnią.

5. *Muavenet-i Milliye* i *Nûmune-i Hamiyet*: kontrtorpedowce; w służbie od 1910 r.; wyporność 765 t; prędkość (od 1912 r.): 26 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 2 x 75 mm L/50, 2 x 57 mm L/50; wyrzutnie torped 3 x 450 mm; załoga 112 ludzi. *Basra* i *Samsun*: kontrtorpedowce; w służbie od 1907 r.; wyporność 284 t; prędkość (od 1915 r.): 17 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 1 x 65 mm L/50, 6 x 47 mm L/50; wyrzutnie torped 2 x 450 mm; załoga 91 osób.

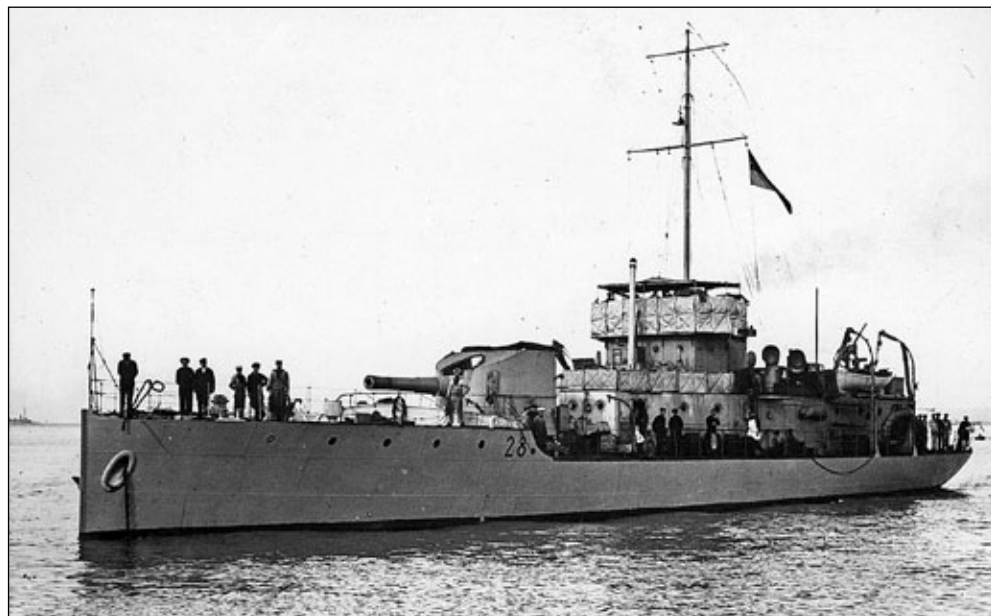
6. UC 23: okręt podwodny; wyporność 400/434 t; wyrzutnie torped 3 x 500 mm; miny 18 szt.; armaty 1 x 86 mm; załoga 28 ludzi.

7. Treść planu operacyjnego przedstawiono w oparciu o opracowanie źródłowe tureckiego Sztabu Generalnego pt. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII nci Cilt, Deniz Harekâtı*, Ankara 1976, s. 395.

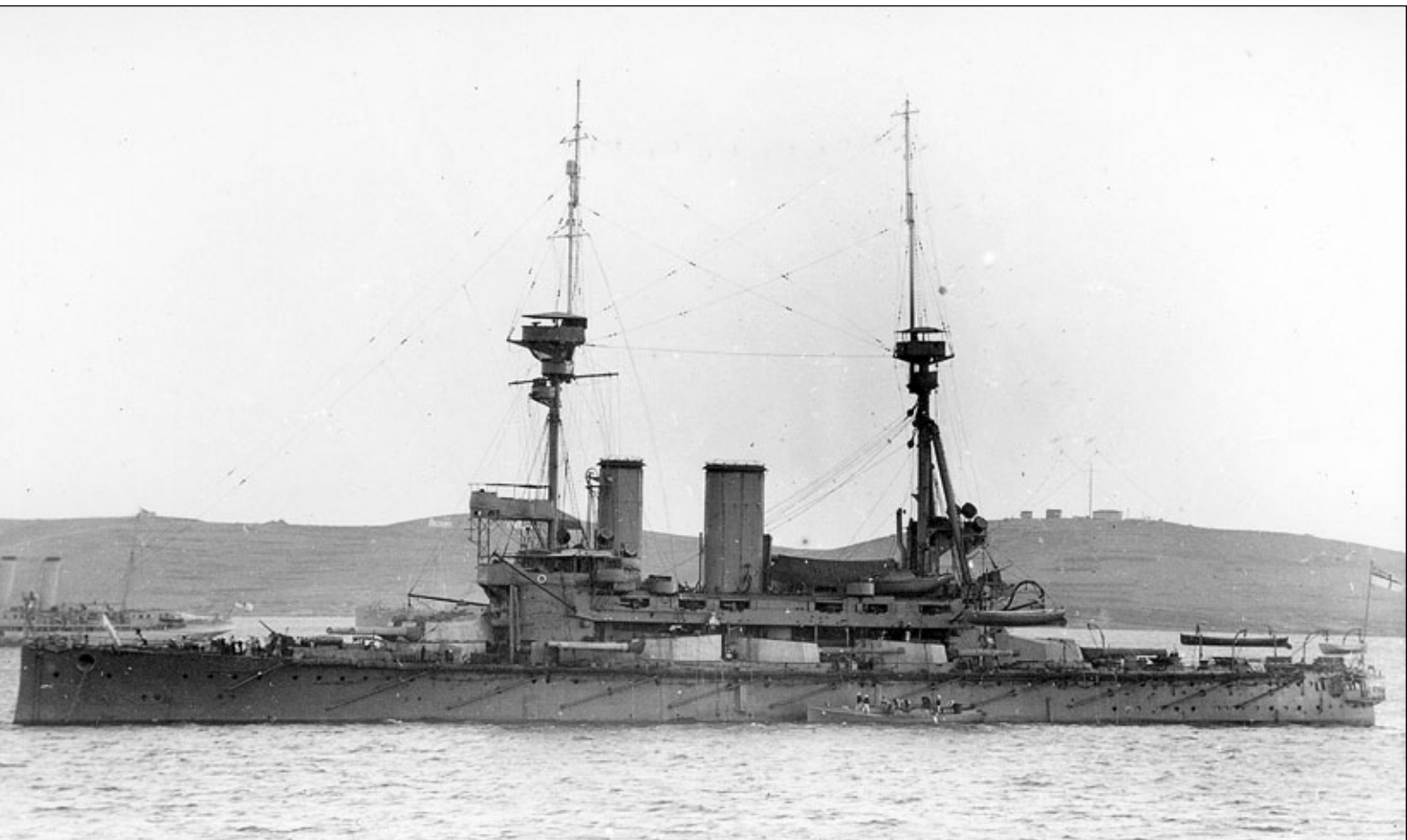
8. *Agamemnon* i *Lord Nelson*: predrednot; w służbie od 1907 r. (A), 1908 r. (LN); wyporność 16 500 t; prędkość 19 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 4 x 305 mm L/45, 10 x 234 mm L/50, 15 x 76 mm, 16 x 47 mm; wyrzutnie torped 5 x 457 mm; załoga 865 ludzi.

9. *Foresight*: lekki krążownik; w służbie od 1904 r.; wyporność 2850 t; prędkość 25 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 9 x 102 mm, 1 x 76 mm (p. lot.); wyrzutnie torped 2 x 356 mm; załoga 298 ludzi. *Lowe-stoft*: lekki krążownik; w służbie od 1914 r.; wyporność 5440 t; prędkość 25,5 węzła; uzbrojenie artyleryjskie 9 x 152 mm; 1 x 76 mm (plot.), 4 x 47 mm; wyrzutnie torped 2 x 533 mm; załoga 433 ludzi. *Skirmisher*: lekki krążownik; w służbie od 1905 r.; wyporność 2895 t; prędkość 25 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 9 x 102 mm, 1 x 76 mm (plot.), 1 x 57 mm (plot.); wyrzutnie torped 2 x 356 mm; załoga 298 ludzi.

Brytyjski monitor M 28.



Fot. Imperial War Museum, negatyw nr SP475



Pancernik *Lord Nelson* w zatoce Mudros w 1918 r.

Fot. zbiory Piotr Nykiel

dowców oraz jednej kanonierki. W zatoce Kuzu kotwiczyły zaś monitory *Raglan* i *M 28*<sup>10</sup> oraz wypełniony paliwem tankowiec. Służbę patrolową między oboma bazami powierzono kontrtorpedowcom *Lizard* i *Tigress*<sup>11</sup>. W ciągu dnia, bezpośrednio w pobliżu wyjścia z Dardaneli na Morze Egejskie krążyły cztery, a w nocy sześć kontrtorpedowców. Dodatkowo samoloty z Imroz dwa razy dziennie odbywały loty zwiadowcze nad cieśniną. Bez wątpienia znacznym atutem – z którego jednak osmański sztab floty nie zdawał sobie sprawy – była też awaria jedynego okrętu podwodnego (*E 12*), jakim brytyjski Dywizjon Egejski dysponował w rejonie Dardaneli.

W ostatniej chwili sytuacja znacznie się jednak skomplikowała. Gdy 20 stycznia o godz. 05.47 okręty von Rebeur-Paschwitz wyszły z cieśniny na otwarte morze, dowództwo osmańskiej marynarki wojennej otrzymało informację ze sztabu 5 Armii, że 20 grudnia 1917, w pobliżu miejscowości Enez osiadł na mieliźnie brytyjski okręt patrolowy. Z uwagi na duże oddalenie tego miejsca od planowanej strefy operacyjnej *Goebana* i *Breslaua* wspomniane wydarzenie można by uznać

za nieistotne, gdyby nie mapa nawigacyjna, jaka dostała się przy tej okazji w ręce Turków. Wynikało z niej mianowicie, że wbrew wcześniejszym ustaleniom obszar między południowym cyplem półwyspu Gallipoli a archipelagiem Tavşanadalan, czyli bezpośrednio za wyjściem z Dardaneli jest całkowicie zaminowany<sup>12</sup>. Mimo tak niepokojących wieści niemiecki wiceadmirał zdecydował się kontynuować operację według dotychczasowych założeń. Argumenty za podjęciem takiej decyzji były dwa. Po pierwsze Dardaneelski Rejon Umocniony nie dysponował odpowiednią ilością trałowców, by móc w krótkim czasie zweryfikować nowo pozyskane informacje. Po drugie zaś, dowódca osmańskiej marynarki wojennej obawiał się dekonspiracji misji, która de facto już się rozpoczęła.

O godz. 05.55 krążowniki zmieniły kurs z 270 na 239 stopni. Po kwadransie *Goeben* wszedł na minę. Eksplozja od strony lewej burty nie wyrządziła większych strat, lekko tylko uszkadzając przedziały X i XI. Niemcy przekonali się jednak, że zdobyczna mapa w ciągu ostatniego miesiąca znacznie się zdezaktualizowała, gdyż widniejący na niej ko-

rytarz w zagrodzie minowej najwyraźniej został zamknięty.

Po kolejnych dwudziestu minutach i obraniu kursu na Imroz *Breslau* otrzymał rozkaz udania się na pełnej prędkości w kierunku zatoki Kuzu, na północno-wschodnim krańcu wyspy, by uniemożliwić ucieczkę znajdującym się tam brytyjskim okrętom. *Goeben* zaś o 07.40 przy pomocy średnich dział ostrzelał i czwartą salwą zniszczył budynki radiostacji na cyplu Kephala (tur. Aydıncık Burnu) w południowo-wschodniej części wyspy. Następnie, minawszy przylądek, zatopił w zatoce Kephala

10. *Raglan*: monitor; w służbie od 1915 r.; wyporność 6150 t; prędkość 6,5 węzła; uzbrojenie artyleryjskie 2 x 356 mm L/45, 2 x 76, mm L/50, 1 x 47 mm L/50 (plot.), 1 x 40 mm (plot.). *M 28*: monitor; w służbie od 1915 r.; wyporność 610 t; prędkość 11 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 1 x 234 mm, 1 x 76,2 mm L/50, 1 x 57 mm L/40; załoga 69 ludzi.

11. *Lizard* i *Tigress*: kontrtorpedowiec; w służbie od 1911-12 r.; wyporność 778 t (maks. 990); prędkość 27 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 2 x 102 mm, 2 x 76 mm; wyrzutnie torped 2 x 533 mm; załoga 70 ludzi.

12. Przyczyną tak późnego przekazania informacji o przechwyceniu mapy nie była opieszałość dowództwa 5 Armii lecz utrzymywanie misji niemieckich krążowników w ścisłej tajemnicy. Sztab tej armii dowiedział się o planach dowództwa marynarki wojennej w ostatniej chwili i to tylko dlatego, że odpowiadał za obronę rejonu Dardaneli.

lo (tur. Aydıncık Koyu) działami artylerii głównej dwa frachtowce.

W czasie gdy do historii przechodził wykorzystywany przez aliantów jeszcze w końcowej fazie działań na półwyspie Gallipoli budynek radiostacji, brytyjski kontrtorpedowiec *Lizard*, znajdujący się na północny-wschód od Imroz, dostrzegł *Breslaua*. Dowódca, por. Norman G. Ohlenschlager natychmiast nadał umówiony wcześniej sygnał „Goblo”, który zastrzeżony był na wypadek pojawienia się na zewnątrz cieśniny niemieckich krążowników. Jako pierwszy odebrał go kmdr ppor. J. B. Newill, który na pokładzie kontrtorpedowca *Tigress* okrążył właśnie wyspę od zachodu z zamiarem udania się w kierunku Dardaneli. W dalszej kolejności zaalarmowane zostały monitory w zatoce Kuzu. Następnie *Lizard* wykonał zwrot w kierunku północno-zachodnim, otwierając jednocześnie ogień do *Breslaua*. Manewrem tym por. Ohlenschlager chciał zapewne odwieść Niemców od zamiaru zniszczenia monitorów. Na prowokację ze strony kontrtorpedowca odpowiedziały oba krążowniki. Ich salwy okazały się jednak niecelne, więc *Lizard* podjął próbę zbliżenia się celem odpalenia torpedy. W miarę skracania się dystansu między okrętami niemieckie pociski zaczęły padać coraz bliżej, więc Ohlenschlager postanowił ostatecznie przerwać atak i wycofać się poza zasięg dział przeciwnika. Początkowo *Breslau* podjął pościg. Po chwili jednak jego załoga dostrzegła zacumowane w zatoce Kuzu monitory *Raglan* i *M 28*. O 07.44 *Breslau* otworzył do nich ogień. Po pięciu minutach otrzymał wsparcie od *Goebena*. Porucznik Ohlenschlager podjął jeszcze desperacką próbę ratowania monitorów. Pod silnym ogniem krzyżowym wpłynął między Niemców a zatokę Kuzu, by wraz z dwoma dryfterami (*Anchor of Hope II* i *Supernal*) postawić zasłonę dymną. Na niewiele się to jednak zdało. Monitory próbowały się bronić przy pomocy swych dział, ale z uwagi na słabe opancerzenie i przytłaczającą przewagę artyleryjską przeciwnika ich los był z góry przesądzony. Po kilkuminutowej wymianie ognia oba poszły na dno<sup>13</sup>.

Tuż przed godz. 08.00 sygnał „Goblo” dotarł do dowódcy brytyjskiego dywizjonu egejskiego kontradm. Arthura Heyes-Sadlera, który przebywał wówczas na pokładzie *Lorda Nelsona* w Salonikach. W tym samym czasie powiadomiona została także baza na Lemnos. Kontradmiral ogłosił alarm bojowy i polecił, będącemu już w drodze konwojowi



Przylądek Kephalo. Ruiny budynku radiostacji, zniszczonego przez *Goebena*. fot. Piotr Nykiel

z piechotą schronienie się w najbliższym porcie. Mimo gęstej mgły panującej w Salonikach *Lord Nelson* wyruszył na pełnej parze w kierunku przylądka Paliuri (w połowie drogi między Mudros a Salonikami), gdzie spotkać się miał z okrętami z bazy na Lemnos. Po godz. 10.30 na wieść o wejściu *Goebena* do cieśniny oraz w obawie przed tureckimi minami i operującym w rejonie *UC 23* Heyes-Sadler zawrócił jednak do Salonik. Wcześniej, o 09.40 z zatoki Mudros wyszedł *Agamemnon* w towarzystwie dwóch krążowników i pary kontrtorpedowców, ale także i ten zespół okrętów nie zdążył już nawiązać kontaktu z przeciwnikiem.

Tymczasem o 08.05 *Goeben* i *Breslau* ostrzelały jeszcze czterema salwami kolejnego frachtowca w zatoce Kephalo, po czym zawróciły na południe, uznając operację w rejonie Imroz za zakończoną<sup>14</sup>.

Po kwadransie w zasięgu wzroku Niemców pojawiły się kontrtorpedowce

*Tigress* i *Lizard*. W powietrzu dostrzeżono też parę samolotów. O 08.26 *Breslau* otrzymał polecenie przejścia przed *Goebena*, co miało uchronić go przed przypadkowym uszkodzeniem ogniem dział przeciwlotniczych, którymi krążownik liniowy zamierzał odpowiedzieć na próbę zbombardowania go. Pierwsza bomba zrzucona przez Brytyjski samolot dwie minuty później chybiła o około 300 m.

O godz. 08.33 wysuwający się na czoło *Breslau* wszedł na minę. Eksplozja zdemolowała mechanizm sterowy. Okręt został tym samym skazany na

13. Okoliczności zatonięcia *Raglana* i *M 28* szczegółowo omówione zostały w II części artykułu Macieja Sobańskiego pt. *Brytyjskie monitory typu „Abercrombie”* („Okręty Wojenne”, nr 82, s. 33).

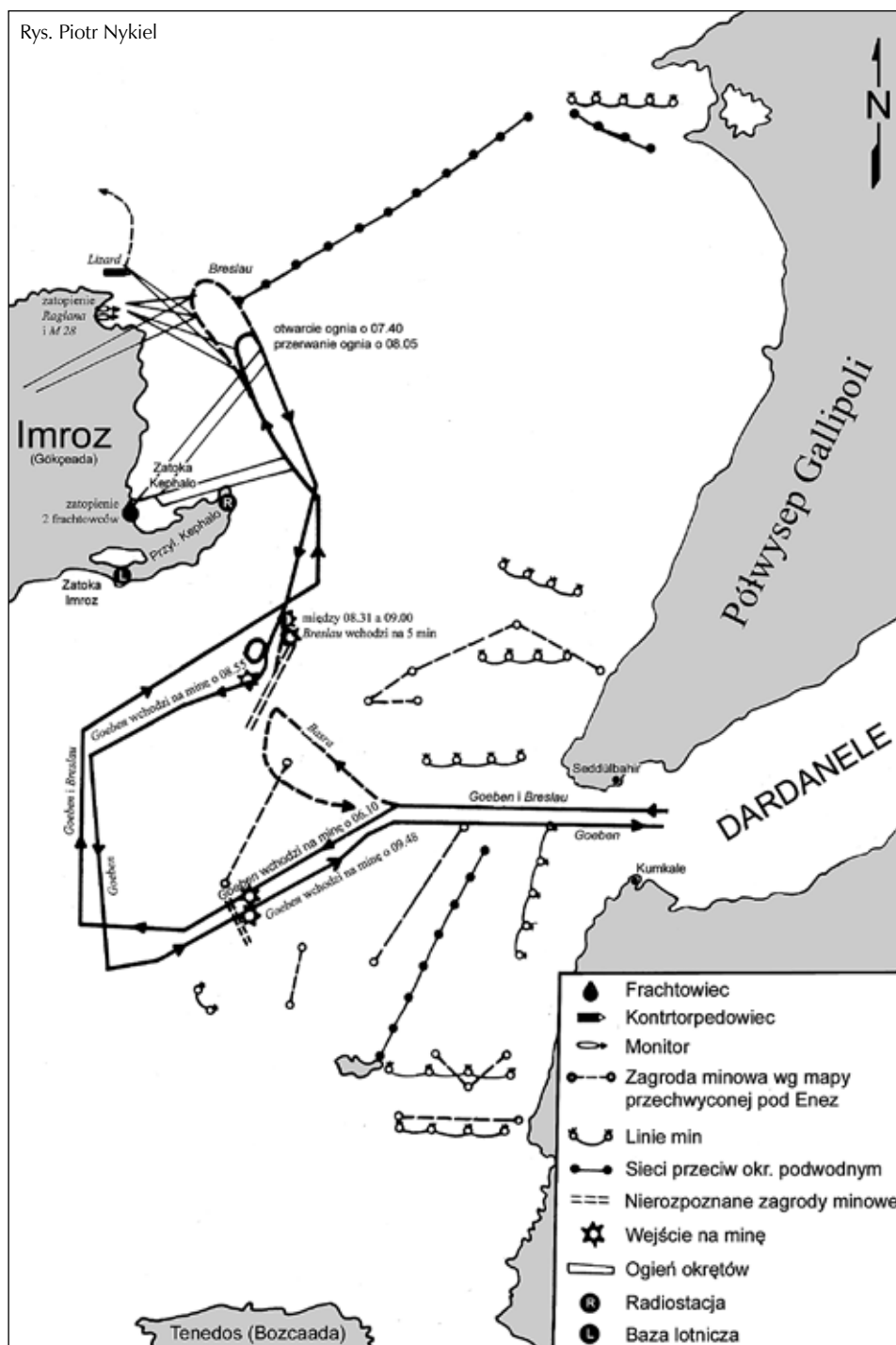
14. Niemcy wycofując się dostrzegli w zatoce Kuzu duży pożar, który błędnie zinterpretowali jako wynik trafienia a w główny zbiornik paliwa brytyjskiej bazy lotniczej. Lotnisko znajdowało się bowiem na zachód od przylądka Kephalo, a więc na przeciwnym krańcu wyspy w stosunku do zatoki Kuzu. W rzeczywistości pożar był skutkiem ugodzenia w cumujący w zatoce tankowiec.

Zatoka Kephalo. Komin drugiego z frachtowców zatopionych przez *Goebena*. W prawym dolnym rogu kadru, tuż pod powierzchnią wody widoczne także pozostałości szalupy. Fot. Piotr Nykiel





Rys. Piotr Nykiel



podjęcie holu z *Goebena*. Krążownik liniowy, który niezwłocznie zawrócił, by pośpieszyć z pomocą uszkodzonej jednostce był jednak nadal nękany przez samoloty. Kolejne dwie bomby spadły tym razem już o 100 m bliżej. Dzięki dużej przejrzystości wody Niemcy szybko też skonstatowali, że znaleźli się na środku dużego pola minowego. Eksplozja pod kadłubem *Breslaua* wypłoszyła na moment brytyjskie kontrtorpedowce, które wycofały się, pozornie tylko ułatwiając akcję ratunkową. O 08.55, mimo zachowania największej ostrożności w mane-

wrowaniu na minę wszedł także *Goeben*. Po pięciu minutach *Breslau* zdetonował kolejne dwie miny<sup>15</sup>. Okręt z zanurzoną rufą przechylił się szybko na lewą burtę i zaczął tonąć. Pograżając się w wodzie, o 09.05 znów zahaczył o dwie miny. Pierwsza rozerwała się pod dziobem, druga na wysokości mostka.

Z myślą o ratowaniu załogi zatopionego krążownika, von Rebeur-Paschwitz wezwał o 09.14 tureckie kontrtorpedowce, pozostające dotychczas, zgodnie z planem operacyjnym w rejonie wejścia do Dardaneli. Zagłada

*Breslaua* ośmieliła brytyjskie kontrtorpedowce, które powróciły w rejon tragedii. Turkom polecono więc zawrócić. *Basra*, który zdołał dotrzeć na odległość około 500 m od miejsca zatonięcia niemieckiej jednostki zdążył jednak otrzymać od Brytyjczyków dwa trafienia poniżej linii zanurzenia. Szczęśliwie nie wyrządziły one zbyt wielkich szkód, więc okręt postawiwszy zasłonę dymną, na pełnej prędkości salwował się ucieczką do Dardaneli (o 09.28, pod osłoną tureckich dział nadbrzeżnych wszedł do cieśniny). *Muavenet-i Milliye* po krótkiej wymianie ognia z Brytyjczykami postanowił jednak nie zawracać, lecz wspólnie z pozostałymi tureckimi kontrtorpedowcami towarzyszyć dalej *Goebenowi* w celu zapewnienia mu ochrony przed ewentualnym atakiem ze strony okrętów podwodnych.

Półtorej godziny po zatonięciu *Breslaua* brytyjskie kontrtorpedowce uratowały 172 marynarzy, w tym pięciu Turków<sup>16</sup>.

Zaistniałe okoliczności zmusiły wiceadm. von Rebeur-Paschwitz do podjęcia decyzji o przerwaniu operacji, a tym samym do zrezygnowania z pływnięcia w kierunku Lemnos.

W drodze powrotnej o godz. 09.50, niemal w tym samym miejscu co na początku misji *Goeben* wszedł na trzecią minę. Tym razem eksplodowała ona przy prawej burcie na wysokości trzeciej wieży artylerii głównej, zalewając przedziały III i IV. Za wygraną nie dawali też brytyjscy lotnicy. Nad okrętem

krążyło już około dziesięciu maszyn, które przypuściły nawet zmasowany nalot, rzucając jednocześnie 20 bomb, ale nie

15. Zniszczeniu uległ tylny kocioł oraz lewoburtowe turbiny. Jak twierdzi Osborne (*op. cit.*, s. 251) po wejściu na pierwszą minę krążownik otrzymał także trafienie pojedynczą bombą lotniczą.

16. *Birinci Dünya Harbinde...*, s. 397. Jak już wspomnieliśmy, przez cały okres wojennej służby *Goebena* i *Breslaua* pod turecką banderą ich załogi w przeważającej mierze stanowili Niemcy. Celem podniesienia poziomu wyszkolenia w każdej misji uczestniczył jednak na obu okrętach pewien procent Turków. W chwili zatonięcia na pokładzie *Breslaua* znajdowało się dwóch osmańskich oficerów, jeden podoficer oraz 34 marynarzy.

odnotowując żadnego trafienia. O godz. 10.05 na pomoc Niemcom przybyły od strony cieśniny tureckie myśliwce. Wywiązała się walka powietrzna, w wyniku której Brytyjczycy stracili jeden samolot. Drugi musiał przymusowo lądować. Nie zniechęceni tym Brytyjczycy kontynuowali bezowocne zresztą nękanie *Goebena* z powietrza, nawet po tym jak okręt o 10.30 wszedł do Dardaneli.

Dotarcie do cieśniny nie przyniosło jednak kresu kłopotów krążownika. Po tym jak bezpiecznie pokonał turecką zagrodę minową w Dardanelach i minął ich najwęższy odcinek między Kilitbahir a Çanakkale, osiadł na mieliznie na wysokości przylądka Nara, tuż obok miejsca, w którym cieśnina osiąga... największą głębokość 103 m. Powodem był błąd w nawigacji. Przypuszczając należy, że po przejściu nad ostatnią linią min pilotująca jednostka oddaliła się od *Goebena*, chcąc zapewne uniknąć przypadkowego trafienia brytyjską bombą lotniczą. Pozostawieni samym sobie Niemcy pokonywali Dardanele dopiero po raz trzeci od sierpnia 1914 r. Nic zatem dziwnego, że pomylili boję oznaczającą mieliznę z boją sieci przeciw okrętom podwodnym i minęli ją z niewłaściwej strony. Początkowo krążownik próbował powrócić na głęboką wodę przy wykorzystaniu własnych maszyn. Kiedy to się nie powiodło, na pomoc wezwane zostały pancernik *Turgut Reis*<sup>17</sup>, stawiacz min *İntibah*, okręt-magazyn min *Giresun* oraz okręt ratunkowy *Alemdar*. *Goeben* znacznie jednak przewyższał wszystkie te jednostki wypornością, zwiększoną jeszcze dodatkowo przez wodę, która wdarła się do kadłuba wyrwami po wybuchach min. Nie trudno też domyślić się, że uciekając przed bombardującymi go samolotami wszedł na mieliznę na dość dużej prędkości. Mimo zaangażowania tak znacznej liczby jednostek okręt udało się więc wciągnąć na głęboką wodę dopiero po sześciu dniach! Bardziej niż czas trwania operacji ratunkowej zdumiewa jednak niemoc brytyjskiego lotnictwa. Samoloty startujące z Lemnos i Imroz (*Breslau* przed zatonięciem nie zdążył zniszczyć ich bazy) wykonywały w tym

okresie 276 lotów bojowych nad *Goebena*, podczas których rzuciły łącznie 15,4 ton bomb (sic!), odnotowując zaledwie dwa mało szkodliwe trafienia...<sup>18</sup> Swoją nieporadność Brytyjczycy okupili stratą kolejnego samolotu. Podczas tych nalotów dużą aktywność wykazywała artyleria przeciwlotnicza Dardaneckiego Rejonu Umocnionego oraz tureckie lotnictwo. Jednym z pilotów, którzy bronili *Goebena* był ppor. Ludomił Rayski, późniejszy generał polskiego lotnictwa<sup>19</sup>.

Nie mogąc nic zdziałać z powietrza Brytyjczycy próbowali trafić niemiecki okręt ogniem pośrednim prowadzonym przez monitora ponad półwyspem Gallipoli. Skutek tych wysiłków był jeszcze żałośniejszy. Na pomoc wezwany więc został okręt podwodny *E 14*, który przebywał wówczas w okolicach Korfu<sup>20</sup>. Jednostka ta zdołała jednak zameldować się u wejścia do Dardaneli dopiero 27 stycznia. Pokonanie zagrody minowej i silnego, przeciwnego prądu w cieśninie zajęło jej kilkanaście godzin. Na wysokości przylądka Nara *E 14* pojawił się zatem dopiero wczesnym rankiem 28 stycznia. *Goebena* już tam nie zastał, gdyż okręt ściągnięto z mielizny 26 stycznia o 17.40. Niepocieszony tym faktem dowódca brytyjskiego „nurkowca” kmr ppor. Geoffrey Saxton White postanowił zaatakować to, co miał w zasięgu wzroku, a więc turecki stawiacz min *İntibah*. Pech chciał, że druga z wyrzucanych torped zaledwie 11 sekund po odpaleniu trafiła w spoczywający na dnie wrak parowca

*Garp*<sup>21</sup>. Eksplozja sprawiła, iż *E 14* wyskoczył jak korek nad wodę. Wybuch doprowadził też do poważnych uszkodzeń okrętu. Na domiar złego na powierzchni dostał się on pod silny ogień baterii nadbrzeżnych, stawiaczy min *İntibah* i *Nusret* oraz kanonierki *Kemal Reis*. Turcy odnotowali trafienia w peryskop i kiosk. Mimo tego *E 14* zanurzył się i z wielkim trudem przeplłynął ponownie pod całą dardanecką zagrodą minową. Na wysokości Kumkale, a więc już u wyjścia z cieśniny musiał się jednak wynurzyć, gdyż przestały już nadążać pompy usuwające wodę wdzierającą się do uszkodzonego kad-

17. *Turgut Reis*: okręt liniowy; w osmańskiej marynarce wojennej od 1910 r.; wyporność 10 013 t; prędkość 10 węzłów; uzbrojenie artyleryjskie 4 x 280 mm L/40, 2 x 280 mm L/35, 6 x 105 mm L/35; wyrzutnie torped 3 x 450 mm; załoga 600 ludzi.

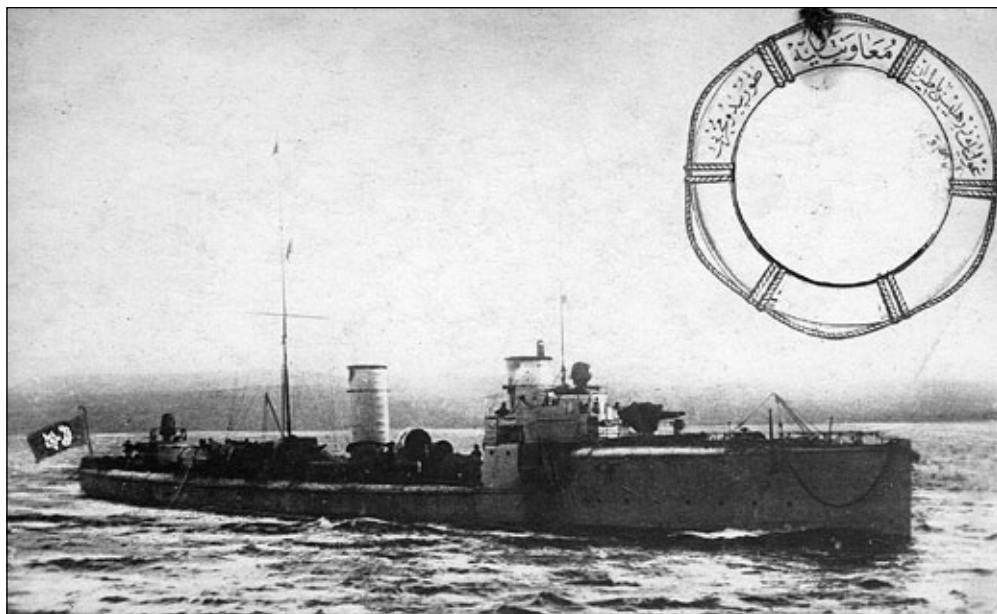
18. Uszkodzeniu uległ tylny komin i lewoburtowy schowek sieci przeciwtorpedowych (Maciej Sobański, *Niemiecki krążownik liniowy „Goeben”, „Okręty Wojenne”*, nr 20, s. 11). Brytyjczycy nie dysponowali dostatecznym zapasem bomb ani na Imroz, ani na Lemnos. W miarę trwania nalotów bomby sprowadzono więc aż z Malty i Salonik.

19. W dzienniku lotów osmańskiej 5 eskadry znalazły się wzmianki o wykonaniu przez niego w dniach 23 i 24 stycznia całej serii lotów bojowych w celu ochrony *Goebena*. Fragmenty tego źródła zamieszczone zostały w drugim, poszerzonym wydaniu książki Jerzego S. Łątki pt. *Lot ku gorzkiej sławie. Gen. Ludomił Rayski*, Kraków 1994, s. 101-111. Polski tekst wymaga jednak ostrożnej lektury, gdyż zawiera liczne błędy, będące bądź efektem niedolnego przekładu z jęz. osmańsko-tureckiego na współczesny turecki, bądź też potknięcie w czasie tłumaczenia z tureckiego na polski.

20. *E 14*: okręt podwodny; wyporność 725/810 t; prędkość 16 węzłów (w wynurzeniu); wyrzutnie torped 4 x 457 mm; załoga 39 ludzi.

21. *Birinci Dünya Harbinde...*, s. 398. Brytyjska historiografia do dziś nie zna przyczyn detonacji, która stała się początkiem końca *E 14*.

Konrtorpedowiec *Muavenet-i Milliye* na okolicznościowej pocztówce wydanej z okazji zatopienia przezeń brytyjskiego pancernika *Goliath* 13 maja 1915.



łuba. Po półgodzinnym marszu pod nieustającym ogniem dział nadbrzeżnych *E 14* dobity został przez turecką artylerię trafieniem w zbiornik paliwa na sterburcie. Śmierć poniósł dowódca, trzech oficerów i 26 marynarzy<sup>22</sup>. Dziewięciu ocalałych członków załogi dostało się do niewoli.

Mimo, iż od sierpnia 1914 r. Brytyjczycy blokowali Dardanele, by uniemożliwić niemieckim krążownikom powrót na Morze Śródziemne, to wypadek *Goebena* i *Breslaua*, do którego doszło 20 stycznia 1918 był dla nich całkowitym zaskoczeniem. Oceniając zapewne przeciwnika według własnych standardów byli przekonani, że informację o tym uda się przechwycić z dużym wyprzedzeniem. Dowództwo dywizjonu egejskiego zakładało, że ewentualny rajd krążowników poprzedzi długotrwała i niemożliwa do ukrycia operacja trałowania wód na południe od cieśniny.

Turecka historiografia, uznała omawianą misję za sukces, gdyż Brytyjczkom po raz drugi nie udało się dopaść *Goebena*. Trudno się jednak zgodzić z taką oceną, gdyż ucieczka przed pościgiem nie była przecież celem operacji samym w sobie. Nie sposób nie zadać też dwóch zasadniczych pytań: po pierwsze, czy utrata *Breslaua* z większością jego załogi oraz ciężkie uszko-

dzenia *Goebena* warte były zatopienia dwóch monitorów, jednego okrętu podwodnego pary frachtowców i tankowca oraz zestrzelenia trzech samolotów? Po drugie, czy taki bilans zysków i strat usprawiedliwiał świadome wprowadzenie dwóch najwartościowszych okrętów niemiecko-osmańskiej floty na nierozpoznane pole minowe? Wydaje się, że operacja będąca tematem niniejszego artykułu stanowi jeden z wielu dowodów na to, iż kompetencje niemieckich oficerów, którzy trafiali do Turcji w latach 1913-18 pozostawiały dużo do życzenia, a ocenianie ich wyłącznie w oparciu o wspomnienia tychże Niemców – co niestety nadal czyni wielu historyków – nie ma zbyt wiele wspólnego z obiektywizmem.

### POSŁOWIE

W 1993 r. ekspedycja poszukiwawcza finansowana przez tureckiego biznesmena Rahmiego M. Koça (założyciela i właściciela imponującego muzeum techniki w Stambule) odnalazła wrak *Breslaua*. Bardzo dobrze zachowany okręt spoczywa na stępcie na głębokości 73 m. Jego pierwsze i jak na razie jedyne zdjęcia podwodne zobaczyć można na filmie dokumentalnym, sprzedawanym w Muzeum Rahmiego M. Koça (<http://www.rmkmuseum.org.tr>). ●

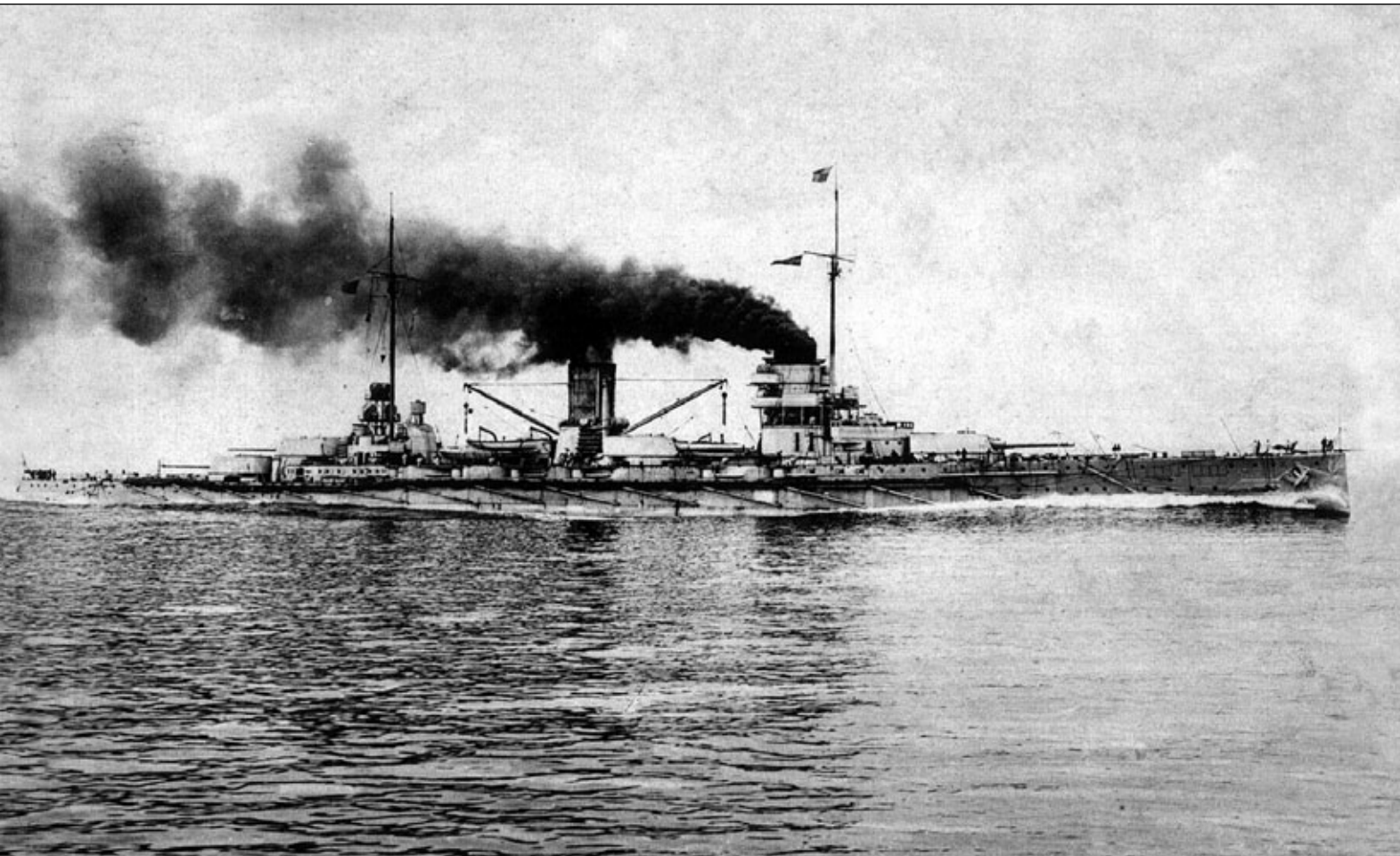
### Bibliografia

1. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII nci Cilt, Deniz Harekâtî* [Turcja w pierwszej wojnie światowej, t. VIII, Działania morskie], Ankara 1976.
2. *Jane's Fighting Ships of World War I*, London 2001.
3. Langensiepen B., Güleriyüz A., *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London 1995.
4. Lorey H., *Der Krieg in den Türkischen Gewässern*, Bd. I, w serii: *Der Krieg zur See 1914-1918*, Berlin 1928.
5. Łątka J. S., *Lot ku gorzkiej sławie. Gen. Ludomil Rayski*, Kraków 1994.
6. Snelling S., *VCs of the First World War. The Naval VCs*, Thrupp-Stroud-Gloucestershire 2002.
7. Sobański M., *Brytyjskie monitory typu „Abercrombie”, „Okręty Wojenne”, nr 82, s. 33.*
8. Sobański M., *Brytyjskie monitory typu „M 15” i „M 29”, „Okręty Wojenne”, nr 79, s. 5-10.*
9. Sobański M., *Niemiecki krążownik liniowy „Goeben”, „Okręty Wojenne”, nr 20, s. 7-14.*
10. *The discovery of the “Midilli” (ex “Breslau”)*, kasetą VHS, prod. Rahmi M. Koç Industrial Museum and Cultural Foundation, 1993
11. Osborne C. V., *Smoke on the horizon. Mediterranean fighting 1914-1918*, London 1933.

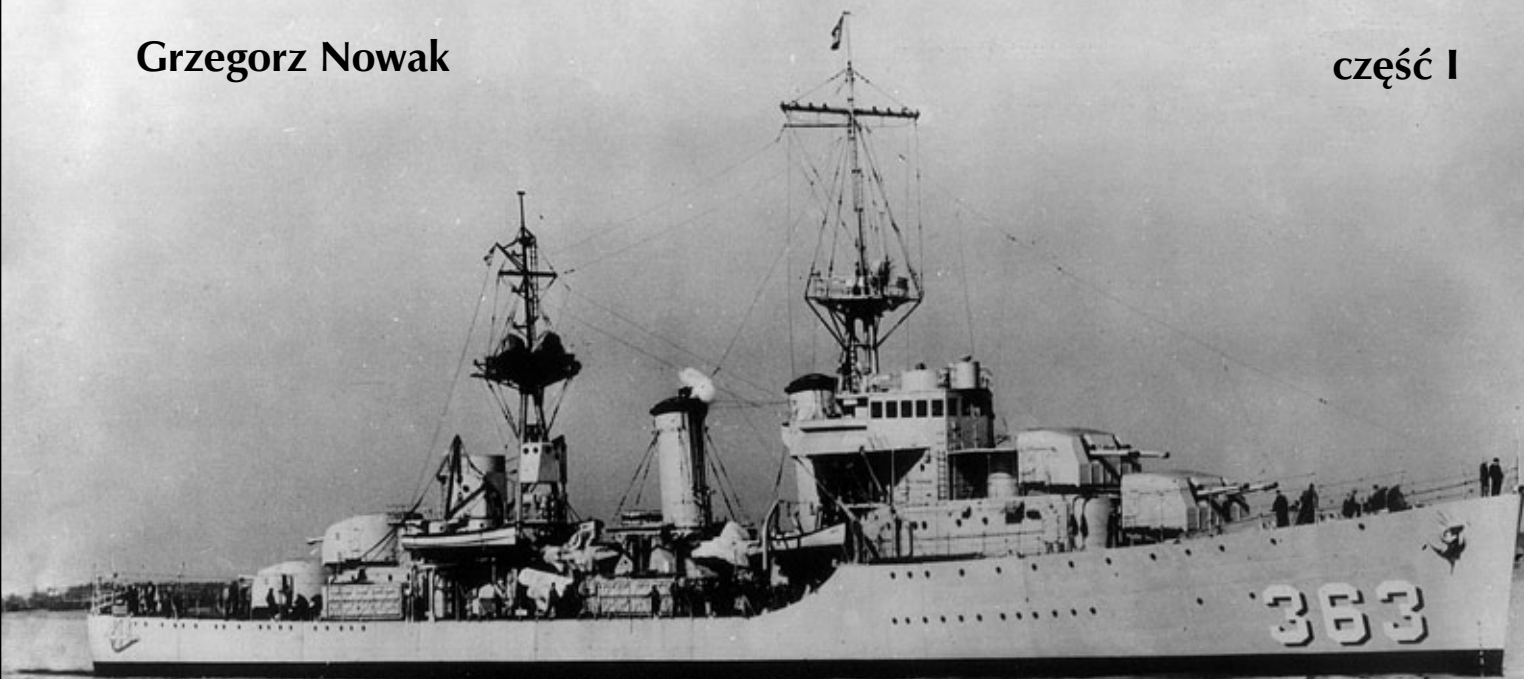
22. Kmdr ppor. White'a odznaczono pośmiertnie „Krzyżem Wiktorii”. *E 14* zapisał się w ten sposób w historii jako jedyny brytyjski okręt podwodny, którego dwóch dowódców otrzymało to najwyższe odznaczenie (pierwszym był kmdr ppor. Edward Courtney Boyle w 1916 r.). Co więcej, obaj wyróżnieni zostali za akcje w Dardanelach.

*Goeben* w marszu z dużą prędkością.

Fot zbiory Andrzej Danilewicz







# Amerykańskie niszczyciele typu „Porter”

Ujęcie z prawej burty *Balch* w dniu 23 września 1936 roku opuszczającego stocznię w Quincy i wyruszającego na pierwsze próby morskie. Okręt nie posiada jeszcze zamontowanych dalecełowników i artylerii plot.  
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

## Geneza okrętów

W okresie przed wybuchem pierwszej wojny światowej, w każdej liczącej się potęgze morskiej świata, oprócz okrętów liniowych i krążowników pancernych, coraz większą rolę zaczęły odgrywać mniejsze jednostki uzbrojone w wyrzutnie torped zwane torpedowcami. Taktyka użycia bojowego torpedowców polegała wówczas na wprowadzeniu do linii nie jednego okrętu, a grupy kilku lub nawet kilkunastu jednostek tego typu wykonujących skoordynowany atak torpedowy na okręty przeciwnika. Nad skutecznością takich ataków czuwali zwykle dowódcy flotylli torpedowców znajdujący się wraz ze swoim sztabem na pokładach większych okrętów, przeważnie krążowników, które nie brały udziału w bezpośrednim starciu. Z czasem praktyka ćwiczeń morskich pokazała, że do skutecznego kierowania flotyllami torpedowców o wiele bardziej potrzebne są specjalne jednostki, które byłyby mniejsze od krążownika, lecz równie szybkie jak torpedowce, jednak lepiej uzbrojone od nich i wyposażone w sprzęt nawigacyjny oraz środki łączności. Tak oto narodziła się kon-

cepcja nowej klasy okrętu wojennego – przewodnika flotylli zwanego później potocznie „liderem”.

Pierwszym liderem z prawdziwego zdarzenia był brytyjski „pożeracz ropy” – *Swift* zbudowany w latach 1906-1907. Okręt ten, będący raczej jednostką eksperymentalną charakteryzował się ogromną (jak na owe czasy) prędkością 35 węzłów. Tak wielka prędkość wymagała jednak instalacji urządzeń napędowych dużych gabarytów, co w konsekwencji spowodowało wzrost wyporności *Swifta* do 2300 ton. Wówczas była to wielkość porównywalna z dwoma kontrtorpedowcami! Choć okręt istotnie rozwijał ogromną prędkość, nie było nic za darmo. Okupione zostało to wielkim zużyciem paliwa, stąd jego potoczna w Royal Navy nazwa „pożeracz ropy”.

Wprawdzie *Swift* nie był projektowany do pełnienia zadań lidera, jednak duża prędkość oraz stosunkowo silne uzbrojenie artyleryjskie (na owe czasy – 4 działa 102 mm to było sporo dla okrętu tej wielkości) sprawiły, że w 1913 roku został przewodnikiem Czwartej Flotylli torpedowców.

W okresie międzywojennym, kiedy Wielka Brytania zbudowała długą serię niewielkich niszczycieli admiralacji (typów „A” – „I”), problem liderów flotylli dla tych niszczycieli rozwiązano w zupełnie nowatorski sposób. Polegał on na tym, iż dla każdej ósemki jednostek danego typu budowano dziewiąty okręt, będący zazwyczaj jego nieco powiększoną (wyporność) i lepiej uzbrojoną (o jedno działo 120 mm więcej) wersją. Dla przykładu *Codrington* jako przewodnik dla typu „A” czy *Hardy* – jako przewodnik dla serii okrętów typu „H”.

W Niemczech przed I wojną światową pomysł połączenia cech lekkiego krążownika z niszczycielem znalazł również swoich zwolenników w szeregach oficerów floty, jednakże jednostki typu *S-113* będące zmaterializowaniem tejże koncepcji, uzbrojone w cztery działa 152 mm i nowego typu wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm (a nie jak dotychczas stosowane kal. 457 mm) okazały się zbyt przeciążone uzbrojeniem jak na małe, o lekkiej konstrukcji okręty wojenne. Poza tym – co ciekawe – zakres ich właściwych zadań nigdy nie został sprecyzowany.



W latach trzydziestych XX wieku, kiedy hitlerowska Kriegsmarine rozpoczęła gwałtowny rozwój wszystkich klas okrętów, nie zdecydowano się jednak na budowanie specjalnej podklasy liderów, stawiając na budowę dużych niszczycieli floty, których wachlarz zadań był dość szeroki (eskortowanie zespołów floty, samodzielne wypadki przeciwko konwojom, stawianie pól minowych oraz ataki na mniejsze jednostki przeciwnika).

Francja po pierwszej wojnie światowej początkowo skupiła się na budowie dość długich serii tradycyjnych kontrtorpedowców typów *Jaguar* i *Simoun*, jednak z czasem zwolennicy koncepcji liderów doszli do głosu i efektem tych działań stały się niszczyciele typów *Le Malin* oraz *Mogador*. Były to okręty na pograniczu niszczyciela i lekkiego krążownika, gabarytami dorównywały bowiem brytyjskim lekkim krążownikom typu „C” i „D”.

Japonia, przyszedł rywal U.S. Navy na Pacyfiku, nie podjęła w latach międzywojennych budowy liderów floty dla swoich niszczycieli, gdyż zdaniem wyższych oficerów floty oraz specjalistów od broni torpedowej, rolę przewodników floty z powodzeniem mogły spełniać lekkie krążowniki budowane w latach dwudziestych typów *Kuma*, *Nagara* a szczególnie typu *Sendai*. Zamiast liderów, Japończycy skoncentrowali się na projektowaniu coraz lepszych typów niszczycieli począwszy od wzbudzającego niepokój pośród rywali morskich typu *Fubuki* a na znakomicie uzbrojonym i szybkim *Shimakaze* i *Akizuki* skończywszy. Czas pokazał, że to była to jak najbardziej słuszna droga.

W Stanach Zjednoczonych koncepcja budowy lidera pojawiła się w końcowym okresie I wojny światowej. Priorytetowa budowa niszczycieli najbardziej potrzebnych flocie w działaniach na Atlantyku w latach 1917-1918 do eskorty konwojów spowodowała całkowite zaniechanie budowy krążowników lekkich w U.S. Navy, które można byłoby wykorzystać jako przewodniki floty niszczycieli.

### Projekt

Pierwsze szkice projektowe nowych liderów pojawiły się na początku 1917 roku, a więc jeszcze w czasie trwania I wojny światowej. Przedstawiono wówczas projekt okrętu niewiele różniącego się od typowych gładkopokładowych niszczycieli typu „flush-deck”, choć nieco lepiej uzbrojonego (6 dział 127 mm i 6 wyrzutni torpedowych lub wersja z 4

działami 127 mm i 12 wyrzutniami torpedowymi). Kolejny projekt pochodzący z września 1917 r. przedstawiał okręt o wyporności ok. 1675 ton, długości ok. 100 m oraz uzbrojonego w 4 działa 127 mm oraz 12 wyrzutni torpedowych. Niszczyciel ten rozwijałby prędkość do 35 węzłów posiadając maszyny o mocy 28 800 KM.

W związku z tym, iż korzystny przebieg wojny w Europie zakończony zwycięstwem aliantów nie przemawiał za koniecznością pilnej budowy nowych niszczycieli, konstruktorzy amerykańscy nie musieli się spieszyć. Ponadto Kongres USA z pewnością nie widział potrzeby przyznawania niemałych przecieży funduszy na kosztowne projekty nowych okrętów wojennych po dopiero co zakończonej zwycięstwem wojnie. Jednak Komisja Generalna skądinąd zupełnie słusznie uważała za konieczne kontynuowanie prac projektowych zdając sobie doskonale sprawę z tego, że floty innych mocarstw na pewno nie będą próżnowały.

W lutym 1919 r. przedstawiono kolejny projekt dużego niszczyciela przeznaczonego do pełnienia roli lidera. Miałby to być okręt o wyporności 2200 ton, prędkości maks. 37 węzłów (moc maszyn 55 000 KM), uzbrojony w 5 dział 127 mm ustawionych w osi symetrii okrętu, co było swoistym novum w U.S. Navy. Uzbrojenie torpedowe miało się składać z 12 wyrzutni torpedowych (4 x III) ustawionych parami po obu burtach okrętu. Nowością była też wzniesiona o 1 pokład część dziobowa kadłuba, co miało zdecydowanie poprawić własności morskie nowego niszczyciela. Doświadczenia jakie zdobyto w czasie eksploatacji gładkopokładowych czterokominowców, które w czasie wojny niejednokrotnie zmagaly się z wielkimi sztormowymi falami zalewającymi całkowicie niskie pokłady główne spowodowały powrót do koncepcji kadłuba z podwyższoną częścią dziobową wzorem Royal Navy stosującej to rozwiązanie od lat.

Choć ten nowatorski projekt został zatwierdzony przez Komisję Generalną (General Board) i zaplanowano nawet budowę pięciu nowych jednostek na rok fiskalny 1921, do położenia stępki pod którykolwiek okręt nigdy nie doszło. Kongres USA konsekwentnie aż do roku 1930 nie przyznawał żadnych pieniędzy na nowe konstrukcje niszczycieli dla U.S. Navy. W latach dwudziestych panowało w szeregach floty ogólne przekonanie, iż ogromna ilość niszczy-

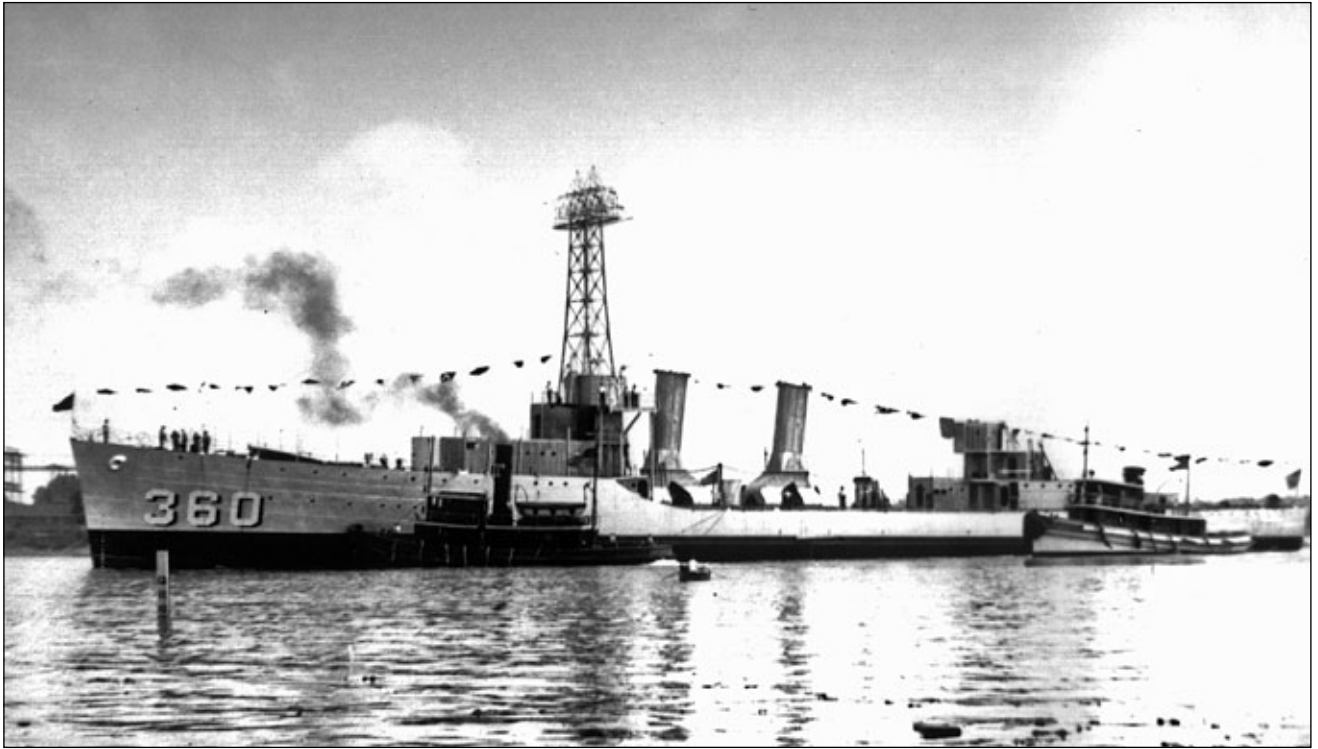
cieli zbudowanych w okresie pierwszej wojny światowej, gładkopokładowych czterokominowców produkowanych masowo (typy *Allen*, *Clemson*, *Caldwell*, *Little* i *Wickes*) w zupełności zaspokajała zapotrzebowanie floty na niszczyciele na okres co najmniej dwóch następnych dekad. Jednak pomimo tego faktu, jeszcze przed rokiem 1930 prowadzono nadal wstępne prace projektowe nad nowymi typami niszczycieli dla floty USA.

W 1927 roku Biuro Konstrukcji i Remontów (Bureau of Construction and Repair) prowadząc prace nad wieloma projektami klasycznych niszczycieli, powróciło także do koncepcji lidera, choć Rada Główna nie wyrażała już oficjalnie swojego zainteresowania tym projektem. Sporym bodźcem do prowadzenia dalszych prac projektowych był fakt skonstruowania nowego rodzaju kotłów parowych wodnorurkowych o dużo większym ciśnieniu pary, niż w dotychczas stosowanych kotłach. Zapewniało to (przynajmniej na razie w teorii) osiąganie dużych prędkości przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa. Dzięki temu można było zmniejszyć na nowych okrętach wielkość zbiorników paliwa a co za tym idzie zmniejszyć zarówno wyporność jak i koszty nowego niszczyciela, co było argumentem wartym rozpatrzenia.

Według nowej koncepcji okręt miał posiadać wyporność standard 1600 ton, długość 100 m, uzbrojenie złożone z czterech dział 127 mm oraz dwóch poczwórnych wyrzutni torpedowych. Zastosowane działa 127 mm miały posiadać możliwość prowadzenia ognia przeciwlotniczego, dzięki zwiększonemu kątowi podniesienia lufy długości 25 kalibrów (typowe działo morskie 127 mm posiadało lufę długości 50 kalibrów).

Pod koniec 1927 roku Rada Główna wyraziła zainteresowanie dla prowadzonych prac Biura Konstrukcji i Remontów i już oficjalnie zleciła dalsze prace projektowe nad liderami, które jednak według jej koncepcji miały być jednostkami niewiele większymi od klasycznego niszczyciela o stosunkowo prostej konstrukcji nadającej się do produkcji seryjnej obniżającej koszty budowy. Ten ostatni fakt miał znaczenie niebagatelne, bowiem w sytuacji pogłębiającego się kryzysu gospodarczego w USA, nikt nie byłby szanse na uzyskanie funduszy dla nowych, skomplikowanych i kosztownych okrętów wojennych.

Kiedy w roku 1930 Kongres USA wreszcie zatwierdził fundusze dla sfinansowania programu budowy no-



Niszczyciel *Phelps* po wodowaniu odprowadzany do nabrzeża wyposażeniowego. fotografii z połowy 1935 roku. Widoczne charakterystyczne dla „Porterów”, nie osłonięte podstawy kominów.  
Fot. zbiory Leo van Ginderen

wych niszczycieli, dyskusje nad nowymi projektami nie były jeszcze całkowicie zakończone. Wcześniej ilość wizji i koncepcji (na które ogromny wpływ miały konstrukcje wchodzące do służby w Royal Navy) była doprawdy imponująca. Niebagatelny wpływ na kształt kolejnych przedstawianych Komisji Generalnej projektów miał oczywiście także Traktat Londyński z kwietnia 1930 roku określający limit wyporności standard dla niszczyciela na 1850 ton.

Od tego czasu zasadniczo Biuro Konstrukcji i Remontów rozwijało trzy projekty; pierwszy z nich miał być właśnie typowym liderem – o wyporności standard 1850 ton; drugi projekt mniejszego niszczyciela o wyporności standard 1500 ton i trzeci, najmniejszy z nich o wyporności standard 1375 ton. Mały to być okręty o kadłubach z podwyższonym pokładem dziobowym, co przy zwiększonej wolnej burcie (w przeciwieństwie do budowanych dotąd czterokominowych gładkopokładowców) miało zapewnić dużo lepsze własności morskie. Artyleria główna miała składać się z czterech pięciocalowych (127 mm) dział usytuowanych w osi symetrii okrętu. Projekt „lidera” przewidywał zainstalowanie (również w osi symetrii okrętu) dwóch czterorurowych wyrzutni torpedowych z zapasem dla szybkiego przeładowywania torped. Drugi wariant nieco mniejszego niszczyciela floty o wyporno-

ści 1500 ton miał posiadać dwie umieszczone w linii symetrii okrętu potrójne wyrzutnie torpedowe, natomiast trzeci, najmniejszy z projektowanych niszczycieli miał być wyposażony w aż cztery, zainstalowane na śródkręciu potrójne wyrzutnie torpedowe.

Część wyższych oficerów U.S. Navy preferowała dwa z wymienionych typów niszczycieli: duży „obronny” okręt z ciężkim uzbrojeniem artyleryjskim mogący z powodzeniem spełniać zadania przewodnika flotylli mniejszych niszczycieli oraz mały, lecz bardzo szybki, „ofensywny” niszczyciel, którego głównym orężem miała stać się duża ilość wyrzutni torpedowych. Poddane pod dyskusję charakterystyki określone przez General Board w grudniu 1930 roku, wyłoniły projekt niszczyciela uzbrojonego w dwanaście wyrzutni torpedowych (kal. 533 mm) i cztery do sześciu dział artylerii głównej. Okręt miałby, w miarę możliwości, rozwijać maksymalną prędkość rzędu 35 węzłów i posiadać zasięg do 6500 Mm przy ekonomicznej prędkości 12 węzłów.

Dyskusje koncentrowały się głównie na pewnych technicznych i taktycznych zagadnieniach, które w ostatnich latach wpływały na rozwój flot na całym świecie. W okresie pokoju szanse do przeprowadzenia większych akcji floty były bardzo nikłe, dlatego też studia nad projektem nowoczesnego niszczyciela było

poważnie utrudnione. Problemem było podjęcie decyzji czy bardziej celowe jest silne uzbrojenie niszczyciela w artylerię, czy też w jak największą ilość wyrzutni torpedowych, kosztem ograniczenia ilości dział artylerii głównej. Pojawienie się w latach dwudziestych lotniskowców, których samoloty pokładowe zapewniały szybsze przemieszczanie groźnej broni, jaką wciąż stanowiły torpedy, zdawało się ograniczyć poważnie rolę niszczyciela, jako okrętu przeznaczonego głównie do wykonywania ataków torpedowych.

Nie mniej jednak, obserwując ogólne tendencje rozwoju tej klasy okrętów wojennych na świecie, Amerykanie nie byli przekonani o słuszności swojej koncepcji dla nowych niszczycieli. Aby dorównywał okrętom zagranicznym, ich niszczyciel powinien być wyposażony w co najmniej pięć (najlepiej sześć) dział artylerii głównej kalibru przynajmniej 4,7 cala. Działa te, jak również najbardziej optymalne ich rozmieszczenie stało się przedmiotem wnikliwych analiz, co wraz z koncepcją uzbrojenia torpedowego w potrójnie lub po czwórnio sprzężone wyrzutnie torpedowe zaowocowało szeregiem różnych projektów poddanych końcowej selekcji. Pojawiła się nawet idea zastąpienia (w przypadku wybuchu wojny) jednego z pięciu zainstalowanych na nowym niszczycielu dział pięciocalowych kolej-



Niszczyciel *Selfridge* w pierwotnej konfiguracji. Na pierwszym kominie widoczna dodana osłona mająca zapobiegać zadymianiu pomostu dla reflektorów na maszcie głównym. Fotografia z 1941 roku.  
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

nią potrójną, bądź poczwórną wyrzutnią torpedową.

28 lutego 1931 roku podpisano dokument zatwierdzający na rok budżetowy 1932 sfinansowanie pięciu nowych niszczycieli, pierwszych okrętów tej klasy od czasu zakończenia I wojny światowej. Plany kontraktowe oraz specyfikacje zostały zatwierdzone i w lipcu podpisano kontrakty dla prototypowego niszczyciela *Farragut* (DD-348) oraz czterech siostrzanych jednostek nowego typu. W dalszej kolejności, we wrześniu 1932 roku podpisano kontrakty na budowę dalszych trzech okrętów typu *Farragut*, które miały stanowić część programu rozbudowy floty na rok 1933.

W styczniu 1932 roku, po odrzuceniu kilkudziesięciu wariantów projektu niszczyciela, którego wyporność ograniczał Traktat Londyński do 1850 ton std, zainteresowanie wzbudził projekt okrętu o wyporności 1750 ton, mającym rozwijać prędkość 35 w. (moc maszyn 38 000 KM) o uzbrojeniu złożonym z 4 dział 127 mm rozmieszczonych w dwóch podwójnych wieżach, z których te umieszczone na dziobie mogły prowadzić ogień przeciwniczy oraz dwóch potrójnych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm.

W dwa miesiące później przedstawiono Komisji Generalnej pięć bardzo zbliżonych do siebie projektów bazujących na wcześniejszej koncepcji lidera, różniących się rozmieszczeniem oraz ilością dział 127 mm a także wyrzutni torpe-

dowych. Komisja zaaprobowала projekt, który przewidywał uzbrojenie niszczyciela w 4 pojedyncze działa bez osłon oraz trzy potrójne wyrzutnie torpedowe. Rezygnacja z zastosowania osłon dla dział artylerii głównej na niszczycielach podyktowana była chęcią oszczędności tonażowych. Jednak zastosowanie dział z osłonami przeciwdziałkowymi zostało wymuszone przez grupę oficerów z Komisji Generalnej, która posiadała nie najlepsze doświadczenia z eksploatacji dział bez osłon stosowanych na niszczycielach typów „flush-deck” w latach I wojny światowej.

31 marca 1931 roku Sekretarz Marynarki zatwierdził projekt dużego niszczyciela zgodnie z podaną powyżej koncepcją, jednak z sugestią, aby rufy nowych niszczycieli odpowiednio przeprojektować pod zainstalowanie zrzutni bomb głębinowych, które stały się pod koniec lat dwudziestych najważniejszym środkiem zwalczania okrętów podwodnych. Poza niszczycielami typu *Porter* w podobne zrzutnie miały zostać wyposażone pozostałe dwa typy mniejszych niszczycieli projektowanych niemal jednocześnie (*Farragut* i *Mahan*).

Od zatwierdzenia do budowy była jeszcze jednak daleka droga. Z początkiem roku 1932 Komisja Generalna zażądała okrętów o silniejszym uzbrojeniu (5 dział 127 mm z osłonami, dwie poczwórne wyrzutnie torped oraz prędkość co najmniej 35 w.). Ciekawostką

jest pomysł zainstalowania trzech pojedynczych dział na dziobie niszczyciela w pozycji „schodkowej”. Nowy projekt zbudził wiele kontrowersji wśród oficerów Komisji Generalnej. Pojawiły się zarzuty, iż sztuczne ograniczanie wyporności poniżej limitu określonego traktatem londyńskim było niczym innym jak dążeniem do zaprojektowania najbardziej klasycznego niszczyciela a nie lidera, dlatego też w maju 1932 roku zatwierdzono ostatecznie zupełnie nowy projekt lidera, którego wyporność standard miała wynosić 1850 ton.

### Charakterystyka techniczna

Dokumentacja stoczniowa nowego niszczyciela została opracowana w całości przez stocznię New York Shipbuilding Co. Stocznia ta otrzymała również zlecenie na budowę czterech z planowanych ośmiu dużych niszczycieli nowego typu. Stocznia miała zbudować okręty oznaczone sygnaturą DD-356, DD-357, DD-358 i DD-359 a cztery pozostałe jednostki typu zostały zamówione w stoczni Fore River w Quincy (DD-360, DD-361, DD-362 i DD-363).

Nowe niszczyciele były największymi okrętami w swojej klasie, jakie zbudowano w USA do czasu wprowadzenia do służby w 1942 roku niszczyciela typu *Fletcher* – protoplasty dla długiej serii 175 okrętów. Kadłub niszczyciela typu *Porter*, bo taką nazwę otrzymała jednostka prototypowa, posiadał dłu-

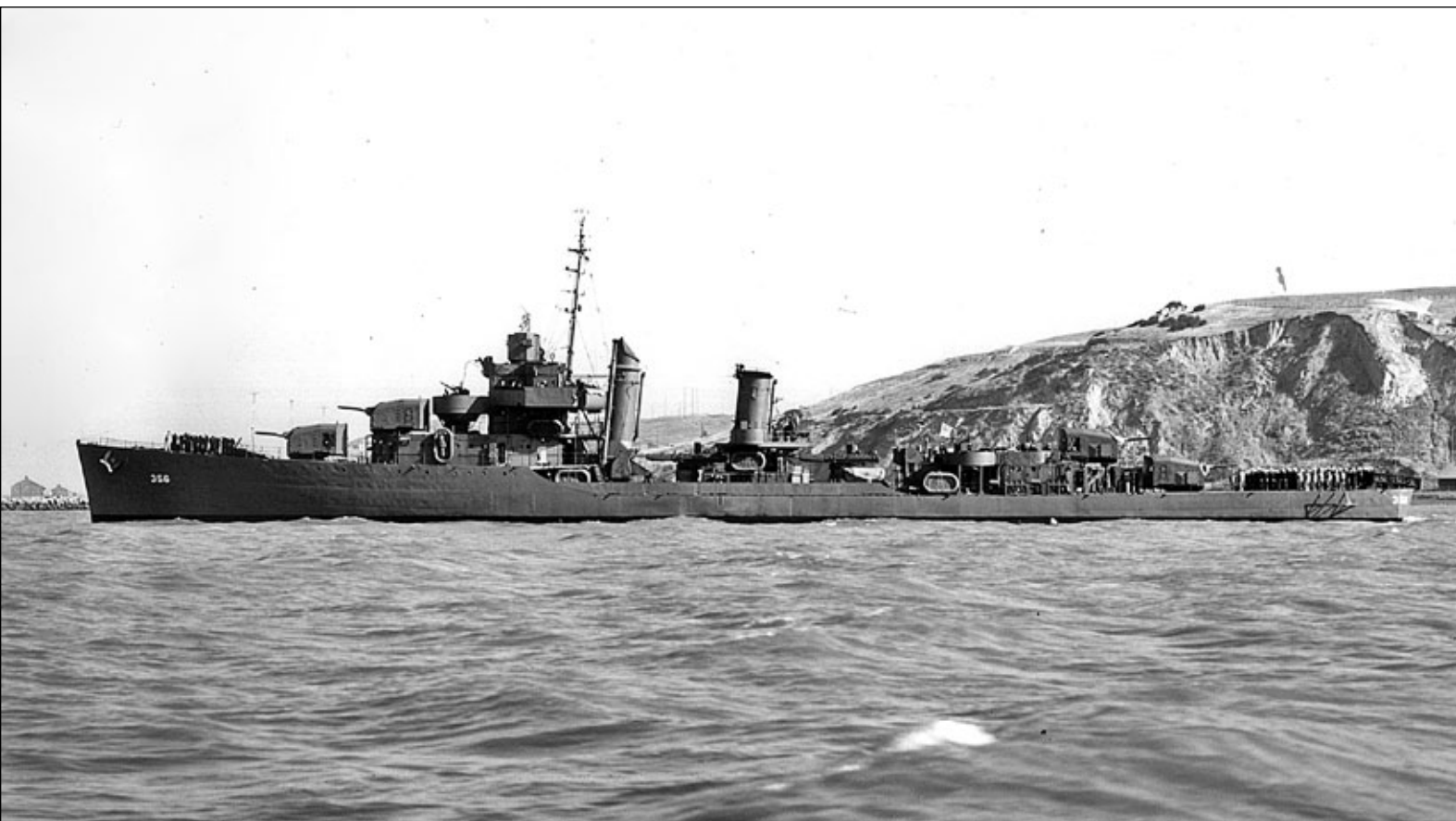
gość 116,2 m, szerokość 11,3 (wysoki był współczynnik szerokości do długości wynoszący 10,28, co było dość charakterystyczną cechą dla niszczycieli amerykańskich) oraz zanurzenie od 3,49 m do 4,21 m (maks. dopuszczalne – 5,4 m). Standardowa wyporność kompletnego niszczyciela wynosiła nieco więcej, niż limit traktatowy, bo 1873 tony. W praktyce, kiedy na okręt załadowano paliwo, amunicję i wszelkie inne zapasy, wyporność wzrastała do 2131 ton a po modernizacji oraz dobrojeniu 2663 tony.

Kształt zewnętrzny kadłuba z podwyższoną dziobówką oraz jego podział wewnętrzny był niemal powtórzeniem poprzedników typu *Farragut*. cztery wielkie wodoszczelne przedziały w centrum kadłuba wykorzystano na rozmieszczenie dwóch zespołów turbin Parsonsa oraz czterech kotłów wodnorurkowych wysokociśnieniowych Babcock & Wilcox (para o temperaturze 340°C pod ciśnieniem 400 psi) rozmieszczonych po dwa w każdym z dwóch dziobowych przedziałów. Spaliny odprowadzały dwa dość wysokie kominy umieszczone na śródokręciu.

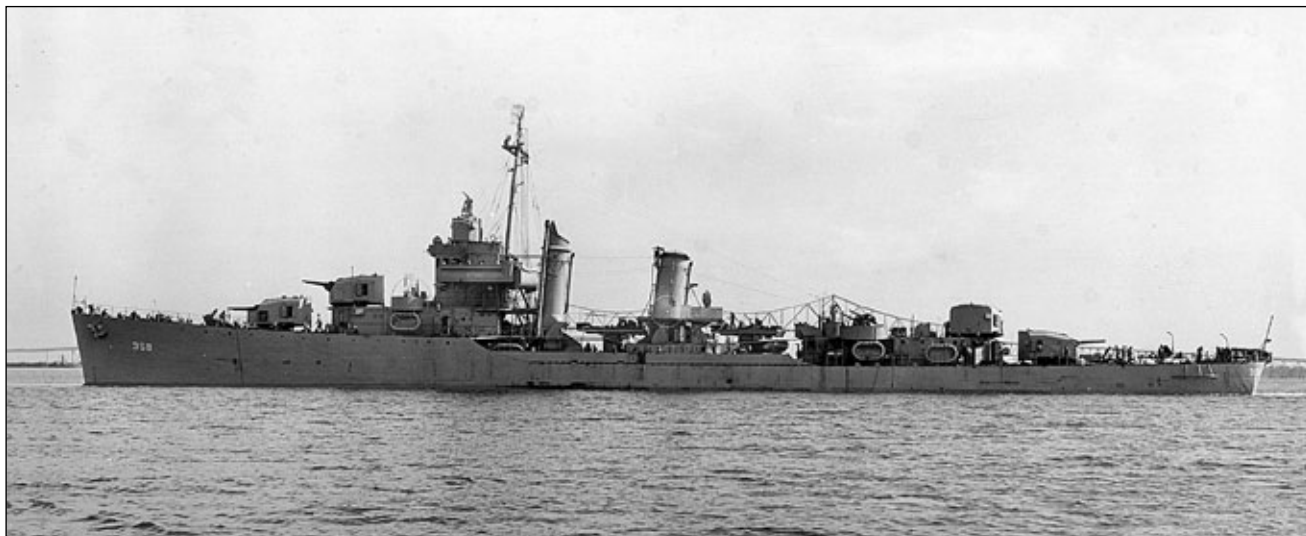
Rozmieszczenie artylerii głównej składającej się z aż ośmiu dział kal. 127 mm w czterech (każda wieża po dwa działa) całkowicie zamkniętych wieżach spowodowało konieczność umieszczenie wewnątrz kadłuba i nadbudówek barbet na wzór krążowników i pancerników, gdzie w dolnych jej partiach znaj-

Dane techniczne jednostek w 1936 roku	
Wyporności:	1850,0 t (projektowana); 1873,4 t (std); 2131,0 t (pełna projektowana); 2663 t (pełna); (2857 ton – <i>Selfridge</i> 1944 r.)
Długość:	113,3 m (KLW) 116,21 m (maks);
Szerokość:	11,3 m;
Zanurzenie:	od 3,49 m do 4,21 m (maks. 5,4 m);
Uzbrojenie (1940):	8 dział 127 mm (4 x II) (lufa 38 kal.); 8 działek plot Bofors 28 mm (2 x IV); 2 wkm-y Browning 12,7 mm (2 x I); 8 w. torp. kal. 533 mm (2 x IV); 2 zrzutnie bomb głębinowych
Uzbrojenie: (lipiec 1942)	8 dział (4 x II) 127 mm/L38; 8 działek (2 x IV) plot Bofors 28 mm; 5 działek (5 x I) plot Oerlikona 20 mm; 8 w. torp. 533 mm (2 x IV); 2 zrzutnie bomb głębinowych; 4 miotacze bomb głębinowych; 1 dalmierz Mk 35 + radar Mk 3;
Dalmierze:	2 x Mk 35
Kotły:	4 wysokociśnieniowe kotły firmy Babcock & Wilcox;
Turbiny:	2 zespoły turbin Parsonsa;
Moc maszyn:	50 000 KM (proj.) 51 127 KM (na próbach);
Prędkość maks:	37 w. (proj.) 38,19 (na próbach);
Zasięg:	7800 Mm przy 12 w. (proj.) 6380 Mm przy 12 w. (w czasie wojny); 4080 Mm przy 15 w. (w czasie wojny);
Zapasy paliwa:	646 ton;
Załoga:	13 oficerów i 193 marynarzy

Niszczyciel *Porter* na fotografii z 10 lipca 1942 roku opuszczający stocznnię Mare Island po remoncie redukującym rozmiary nadbudówek. Okręt zatonął kilka miesięcy później w tej konfiguracji.  
Fot. zbiory Arthur D. Baker III







Trzeci okręt typu *Porter* – niszczyciel *McDougal* na fotografii z 12 sierpnia 1942 roku. Okręt po pierwszej modernizacji w czasie której usunięto maszty i rufową nadbudówkę z dalocelownikiem.  
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

dowało się składowisko pocisków 127 mm oraz ich podajniki.

Rozbudowane nadbudówki oraz dwa trójnożne maszty sprawiały, że sylwetka niszczycieli typu *Porter* nabierała cech typowo krążowniczych. Choć mogło to budzić respekt u ewentualnych przeciwników, bezspornym faktem pozostawała kiepska stateczność nowych okrętów spowodowana przeładowaniem kadłubów wysokimi nadbudówkami, kominiarami i masztami. Zastosowano zupełnie nowy sposób rozwiązania problemu stateczności polegający na balastowaniu wodą morską ubywającego paliwa oraz zapasów. Praktyka wykazała, że niewiele to pomagało. Wszystkie późniejsze modernizacje okrętów tego typu miały

na celu oprócz zwiększania ilości działek plot także poprawienie stateczności poprzez demontaż trójnożnych masztów i redukowania rozmiarów nadbudówek do niezbędnego minimum.

Pomosty bojowe były rozbudowane, jednak charakteryzowały się bardzo kanciastymi kształtami, co powodowało niekorzystne zawirowania powietrza podczas rozwijania dużych prędkości szczególnie przy silnych wiatrach. Późniejsze niszczyciele począwszy od typu *Sims* otrzymały zupełnie innej konstrukcji pomosty dowodzenia o zdecydowanie bardziej opływowych kształtach. Cztery okręty tego typu – *Selfridge*, *Phelps*, *McDougal* i *Winslow* w czasie wojny podczas kolejnych modernizacji otrzy-

mały zupełnie nowy pomost dowodzenia, którego konstrukcja wzorowana była na brytyjskich niszczycielach i zbliżona wyglądem przypominała pomosty z budowanych wówczas nowych niszczycieli typu *Allen M. Sumner*.

Jak już wspomniano, na niszczycielach typu *Porter* zastosowano po raz pierwszy podwójne, całkowicie osłonięte wieże działowe. Dwa działa Mk 22 kalibru 127 mm (lufa o długości 38 kalibrów) znajdowały się na wspólnym łożu i przeznaczone były do zwalczania celów morskich z wyłączeniem możliwości (z powodu niewielkiego kąta podniesienia dział) prowadzenia ognia przeciwlotniczego. Każdy z ośmiu okrętów typu *Porter* został wyposażony w cztery ta-

*Winslow* na fotografii z 31 października 1942 roku jeszcze z kompletem pierwotnych wież dział 127 mm.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III



kie wieże. Należy wspomnieć, iż wieże zostały zaprojektowane specjalnie dla liderów typu *Porter*. Zastosowano je jednak również na zbudowanych nieco później atlantyckich liderach typu *Somers* oraz eksperymentalnie (choć już po wzmodyfikowanej wersji) na dwóch ostatnich krążownikach typu *Brooklyn* – *Helena* i *St. Loius* w charakterze artylerii pomocniczej zamiast ośmiu pojedynczych armat kal. 127 mm.

Podczas wojennych modernizacji na okrętach demontowano jedną wieżę usytuowaną na nadbudówce rufowej instalując w jej miejsce działka plot, a na czterech jednostkach zupełnie wymieniona została artyleria główna. Zdemontowano wszystkie wieże a w ich miejsce zainstalowano dwie podwójne wieże z działami uniwersalnymi kal.

roku, kiedy wszystkie okręty przechodziły swoje pierwsze modernizacje, zdemontowano rufowe dalocelowniki w ramach redukcji ciężarów. Okazało się, że jeden dalocelownik typu Mk 35 zaopatrzony dodatkowo w nowy radar typu CXAM oraz w drugiej połowie 1942 roku radar SG w zupełności wystarcza.

Uzbrojenie przeciwlotnicze nowych okrętów było początkowo niemal symboliczne i składało się z 2 kaemów Browninga kal. 12,7 mm umieszczonych na specjalnej platformie po obu stronach drugiego kominu. Już po wejściu do służby całej ósemki liderów typu *Porter* okazało się to uzbrojeniem zupełnie niewystarczającym przeciwko coraz szybszym i nowocześniejszym samolotom, które stały się pod koniec lat trzydziestych bardzo groźną bronią na morzu, dlatego

Uzbrojenie torpedowe składało się z dwóch poczwórnych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm rozstawionych pomiędzy kominami jedna i za drugim kominem druga w osi symetrii okrętu na dość wysokiej podstawie. Cechą wyróżniającą *Portery* od innych niszczycieli budowanych w tym okresie w USA była możliwość zabierania dodatkowych ośmiu zapasowych torped, które składowane były w czterech specjalnych pojemnikach po obu burtach. Podobne rozwiązanie stosowali Japończycy na swoich niszczycielach budowanych do końca wojny, jednak Amerykanie zaniechali z czasem zaopatrywania niszczycieli w zapasowe torpedy, gdyż powtórne załadowanie wyrzutni na pełnym morzu w warunkach bojowych okazało się bardzo



Niszczyciel *Clark* sfotografowany w dniu 26 maja 1942 roku w strefie Kanału Panamskiego. Trzecia wieża dział 127 mm została już z okrętu zdemontowana.  
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

127 mm, typowymi dla większości nowych niszczycieli typu *Sumner* i *Gearing*, oraz jedną pojedynczą armatą kal. 127 mm identyczną z zastosowaną na *Bensonach* i *Fletcherach*. Dla kierowania ogniem dział uniwersalnych kal. 127 mm w miejsce dalocelowników Mk 35 zamontowane zostały uniwersalne dalocelowniki typu Mk 37.

Podobnie jak na amerykańskich krążownikach waszyngtońskich, których działa artylerii głównej przeznaczone były wyłącznie do rażenia celów morskich, tak i na niszczycielach typu *Porter* zastosowano dwa „krążownik” dalocelowniki optyczne typu Mk 35, dzięki czemu rufowe wieże artyleryjskie mogły prowadzić ogień do zupełnie innego celu niż dwie wieże dziobowe. W 1942

też rozpoczęto instalowanie poczwórnie sprzężonych zestawów działek plot produkowanych w USA na licencji szwedzkiej firmy Bofors kal. 28 mm. Każdy z niszczycieli otrzymał po dwa takie zestawy odpowiednio jeden na dziobie i jeden na rufie. Działka 28 mm posiadały lufy o długości 75 kalibrów i strzelały na wysokość 5800 m (lub odległość – do celów morskich – 6700 m). Karabiny maszynowe Browninga kal. 12,7 mm okazały się nieefektywne i już po wybuchu wojny na Pacyfiku sukcesywnie zastępowano je pojedynczymi, znacznie lepszymi działkami Oerlikona kal. 20 mm. W czasie wojny wymieniano sukcesywnie równie nieefektywne działka Boforsa kal. 28 mm na znacznie lepsze Boforsa kal. 40 mm.

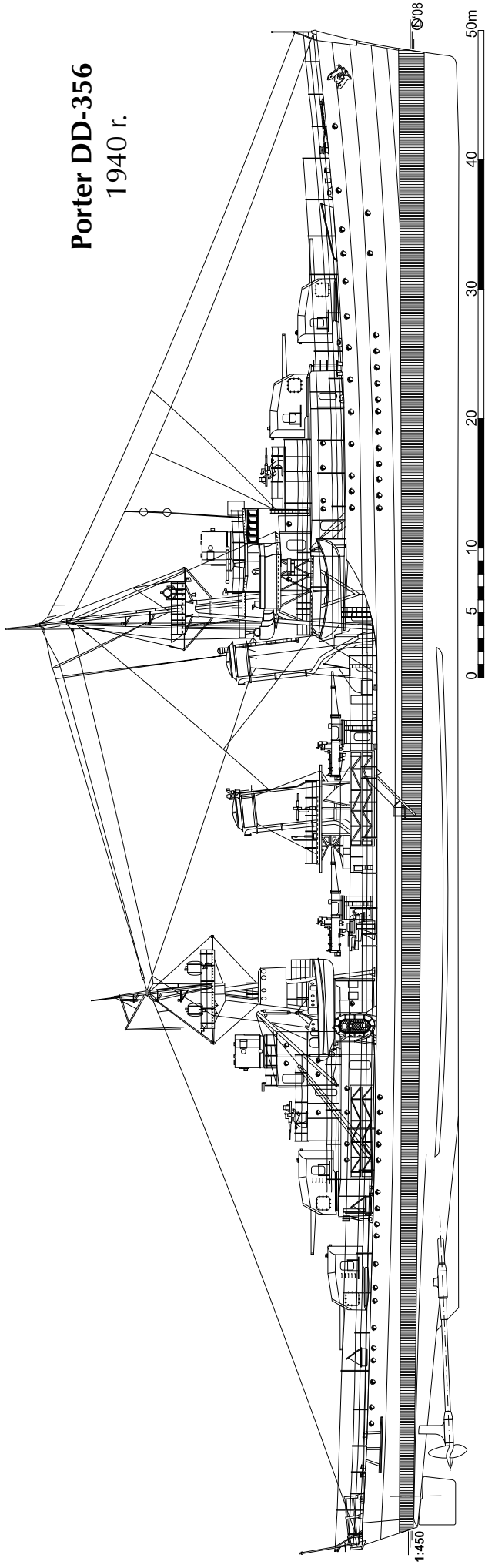
skomplikowane. Na japońskich okrętach stosowano specjalnie do tego celu przygotowany system szyn i wózków, okręty amerykańskie nie posiadały takiego systemu.

Podczas wojennych modernizacji na *Selfridge*, *Phelps* oraz *Winslow* w 1945 roku zdemontowano wszystkie wyrzutnie torpedowe.

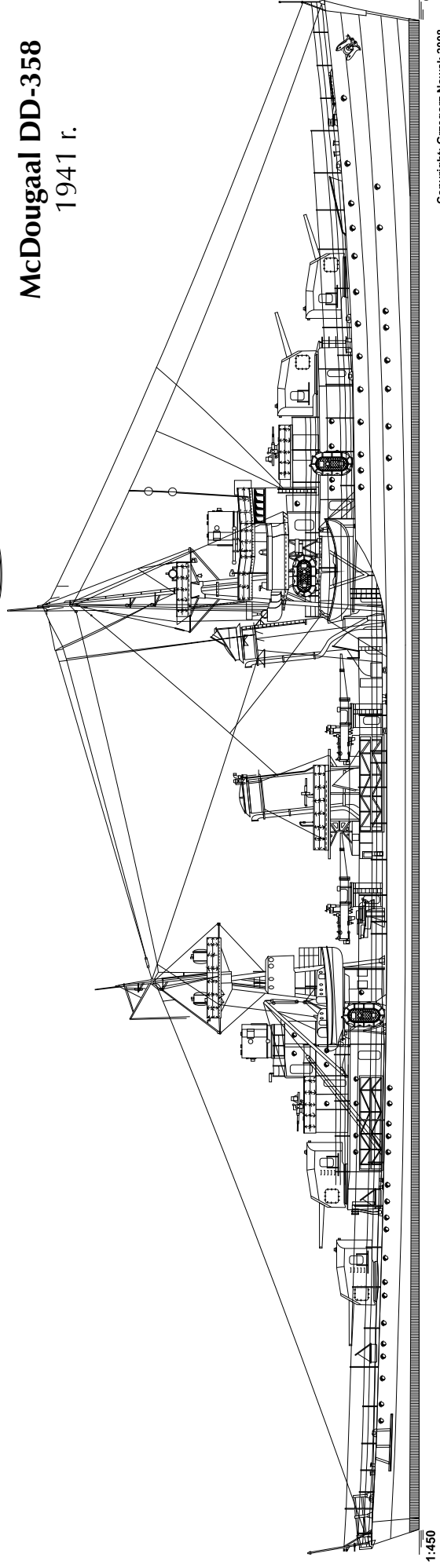
Uzbrojenie przeciwpodwodne stanowiły dwie zrzutnie bomb głębinowych Mk 7, co uważano przed wojną za zupełnie wystarczające. Dopiero w 1942 roku okręty zaopatrzono w miotacze bomb głębinowych, które okazały się bardziej efektywne. Wszystkie *Portery* zaopatrzono w sonary typu QC.

(ciąg dalszy nastąpi)

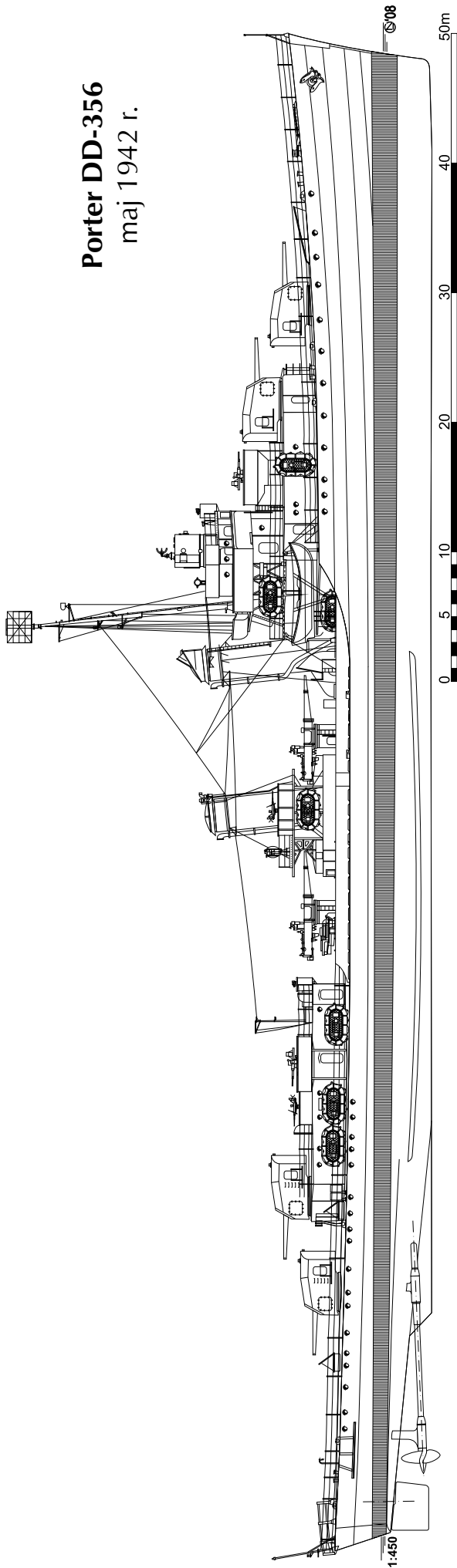
**Porter DD-356**  
1940 r.



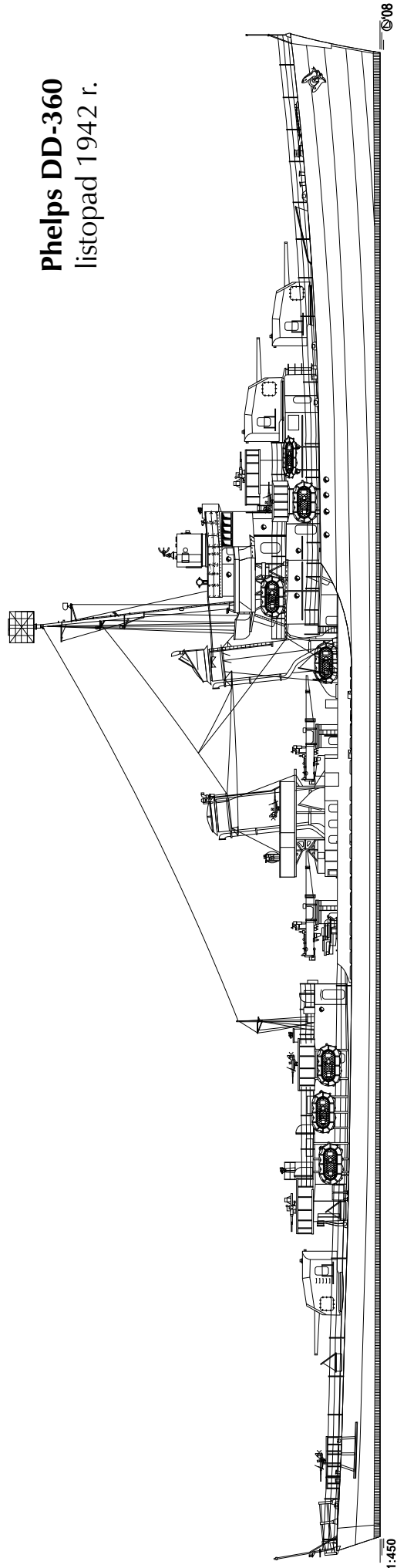
**McDougal DD-358**  
1941 r.



**Porter DD-356**  
maj 1942 r.



**Phelps DD-360**  
listopad 1942 r.







# Standardowe i uniwersalne

## Kalendarium służby „Durango”

W dniu wodowania zbiornikowca *Campilo* (następnie *Pluton*) na zwolnionej pochylni stoczni „Union Naval” rozpoczęto prace przy budowie *Durango*. Początek wojny domowej zastał kanonierkę w Walencji na etapie prób zdawczo-odbiorczych i usuwania przez stocznnię ustek, praktycznie przyjętą już przez meksykańską załogę.

Co ciekawe oficjalne przejęcie okrętu zaplanowano na 15 lipca 1936 r., a następnie protokół przewidywał złożenie przez tylko co wcielony w skład floty *Durango* złożenie wizyt w szeregu europejskich portów. W związku z tym gazeta „Morirte Marchande” z 18 lipca komunikowała o wizycie meksykańskiego okrętu w Dunkierce. We wszystkie plany wdarła się jednak niemiłosiernie polityka, 17 lipca w Hiszpanii rozpoczął się bunt gen. Franco, co spowodowało, że Dunkierki *Durango* nigdy nie odwiedził.

Chociaż jednostka podniosła meksykańską banderę dokładnie zgodnie z planem, jednak stocznia nie zdążyła na czas zakończyć wszystkich prób odbiorczych. Praca stoczni została praktycznie sparaliżowana przez rozpoczęte wystąpienia rewolucyjne i towarzyszący im bałagan. W rezultacie szef meksykańskiej komisji odbiorczej płk Angel A. Corzo Castillo przymknął oko na wiele niedostatków. Dopiero 26 sierpnia *Durango* mógł po raz pierwszy wyjść w morze z meksykańską załogą (w tym czasie na pokładzie znajdowało się 6 członków komisji, 34 oficerów oraz 80 marynarzy).

Co ciekawe celem tego wyjścia w morze meksykańskiej jednostki była dostawa z Marsylii niezbędne wyposażenia i zapasów. Znajdujący się jeszcze na okręcie pod różnymi pretekstami robotnicy stoczniovi, na swój sposób interesowali się otwierającą się przed nimi szansą, jednak większość z nich pozostała we Francji, by następnie różnymi drogami dotrzeć do strefy zajętej przez nacjonalistów.

W drodze powrotnej kanonierka odwiedziła Barcelonę i Walencję, gdzie przyjęła na pokład uciekinierów. Wszyscy oni przeżyli nader uciążliwy transatlantyczny rejs na pokładzie okrętu, gdzie trudnym warunkom bytowania towarzyszyły ciągłe awarie. Po postojach w Gibraltarze, Lizbonie, Azorach, Wyspach Zielonego Przylądka, Trynidadzie i Hawanie, dopiero w dniu 3 listopada jednostka rzuciła kotwicę w porcie przeznaczenia – Veracruz. Tu dowodzenie *Durango* objął pierwszy z dowódców kmr ppor. Manuel Zermeno Araico.

Stopniowo załoga poznawała swój okręt, wszystkie stoczniove niedoróbki usuwano własnymi siłami lub z pomocą służb portowych. Pozwoliło to w zimie 1936-37 na podjęcie pierwszego zagranicznego rejsu, w trakcie którego odwiedził port Mobile w stanie Alabama. W okresie między 24 lipca a 26 sierpnia *Durango* po raz pierwszy służył do obsługi VIP. Właśnie w tym czasie na jego po-

kładzie znajdował się prezydent Meksyku Lasaro Cardenas w czasie swej wizyty w Progreso (stan Jukatan). W dniu 1 listopada jednostka pierwszy raz przystąpił do wykonywania zadań bojowych, dla których został zbudowany – dostarczył z Veracruz do Lermu (stan Campeche) wojsko wraz z niezbędnym zaopatrzeniem.

Następny 1938 rok rozpoczął się od wizyty w Mobile, a 23 stycznia w Veracruz na pokładzie *Durango* rozmieszczono meksykańską delegację sportową, którą kanonierka dostarczyła na międzynarodowe zawody w Colón (Panama). Dalej już tylko rutynowa służba – przewozy wojskowe, eskortowanie jednostek z wysoko postawionymi osobami lub przewóz ich na własnym pokładzie. W dniach od 2 do 30 sierpnia na pokład *Durango* po raz pierwszy zaokrętowano podchorążych, którzy odbyli rejs szkoleniowy na trasie Veracruz – Tampico – Tuspan – Alacranes – wyspa Arcas – Campeche – Ciudad del Carmen – Alvaro Obregón – Coazacoalcos – Minatitlan – Puerto-Mexico – Veracruz. Przyszli oficerowie przebywali na morzu 24 doby, w czasie których ich okręt pokonał trasę o długości prawie 3000 Mm. W październiku na *Durango* zaokrętowano kursantów Wyższej Szkoły Wojennej. Najdziwniejszą jednak misją, podjętą w tym okresie, odnotowaną w dzienniku okrętowym był – udział w wyborach gubernatora stanu Tabasco. W dniach 29-30 grudnia świeżo upieczony gubernator Francisco Trujillo Gurria na pokładzie *Durango* po-

zdrowił swój elektorat, odwiedzając Alvaro Obregón i Tabasco.

Operacje roku 1939 praktycznie stanowiły powtórzenie wydarzeń z minionego roku – znów *Durango* pełnił rolę jachtu dla delegacji sportowej oraz prezydenta Meksyku, a także przeprowadził 14 dniowy rejs z podchorążymi. Pierwszy dłuższy rejs wykonano wiosną 1940. W okresie między marcem a majem, tradycyjnemu przewożowi delegacji meksykańskich artystów i sportowców do Valparaiso, towarzyszył szkolny rejs podchorążych Szkoły Marynarki wojennej oraz kadetów Szkoły Wojskowej. W czasie 48 dób jednostka pokonała trasę prawie 10 500 Mm. Poza tym właśnie w roku 1940 kanonierka przeprowadziła pierwszą misję jako oficjalny reprezentant władz. W dniach od 28 września do 8 października *Durango* uczestniczył w uroczystościach jubileuszu 400 rocznicy założenia miasta Campeche.

Rząd generała Cárdenas sympatyzował i pomagał republikańskim władzom Hiszpanii, stąd też zwycięstwo frankistów spowodowało zerwanie przez Meksyk stosunków dyplomatycznych z krajem rządzonym przez Franco. Decyzja ta pozbawiła możliwości wykupienia bliźniaka *Durango* – *Zacatecas*, a także przerwała łańcuch dostaw do Meksyku części zamiennych dla znajdujących się w służbie jednostek. Przystąpienie przez Meksyk do udziału w II wojnie światowej w ślad za wielkim północnym sąsiadem postawiło kwestię przebudowania znajdujących się w służbie jednostek na standard amerykański. Stąd też pierwszą operacją „bojową” w początkowej fazie wojny było przejście *Durango* do Galveston (stan Teksas) w celu przeprowadzenia niezbędnego remontu i niewielkiej modernizacji. Już 6 marca okręt przystąpił do przeprowadzania patroli bojowych.

W okresie wiosennym – letnim *Durango* przeprowadził 5 patroli bojowych, spędzając w morzu 29 dób i przechodząc ponad 4000 Mm. W czasie jednego z patroli, w początkach czerwca, gdy jednostka znajdowała się na patrolu wraz z G-25, na okrętach stwierdzono, że zauważono niemiecki U-boot. Ogłoszony alarm okazał się daremny, a poszukiwa-

nia przeciwnika nie przyniosły żadnych rezultatów. Przy tym cała sytuacja była absurdalnie niezrozumiała, bowiem meksykańskie nie dysponowały wówczas żadnym współczesnym uzbrojeniem do zwalczania okrętów podwodnych. Pod wpływem tego incydentu już 18 czerwca *Durango* przeszedł pośpiesznie do Galveston. Tam na pokładzie kanonierki zamontowano 2 zrzutnie bomb głębinowych, każda o pojemności 5 bomb, zaś komora amunicyjna mogła pomieścić 30 bomb głębinowych o wadze 300 funtów typu Mk VI. Do przechowywania bomb głębinowych w części rufowej zamontowano specjalne stelaże. W czasie drogi powrotnej do Veracruz jednostka eskortując amerykańskie statki *Nevania*, *J.J. Archivald* oraz meksykański *Veracruz*, zrzuciła w celach szkoleniowych 2 bomby głębinowe.

Do końca wojny bazujący w Veracruz *Durango* uczestniczył w licznych operacjach eskortowych. Co ciekawe, jednostka specjalizowała się w konwojowaniu pojedynczych zbiornikowców. Operacje z reguły przeprowadzano wg schematu: pokonywać trasę w porze dziennej i wejść do najbliższego portu, gdzie bezpiecznie spędzić noc by o świcie ponownie wyjść w morze w dalszą podróż. W czasie tych operacji nigdy na *Durango* nie ogłoszono nawet alarmu bojowego. Co więcej, po drodze kanonierka wykorzystywana była także w charakterze transportowca, czyli zgodnie ze swym pierwotnym przeznaczeniem. Jednostka dostarczała do oddalonych garnizonów amunicję, części zapasowe i inny sprzęt wojskowy, a także żołnierzy, rekrutów, rodziny wojskowych czy korespondencję. Najbardziej „niestandardowymi” ładunkami był ogromny nadmuchiwany ponton dla piechoty morskiej, a także silniki lotnicze i śmigła,

przekazane administracji wojskowej w Tampico, odpowiednio 20 kwietnia i 11 lipca 1943. W dniach od 3 do 31 grudnia 1943 roku *Durango* odwiedził wszystkie meksykańskie latarnie morskie na wybrzeżu Zatoki Meksykańskiej.

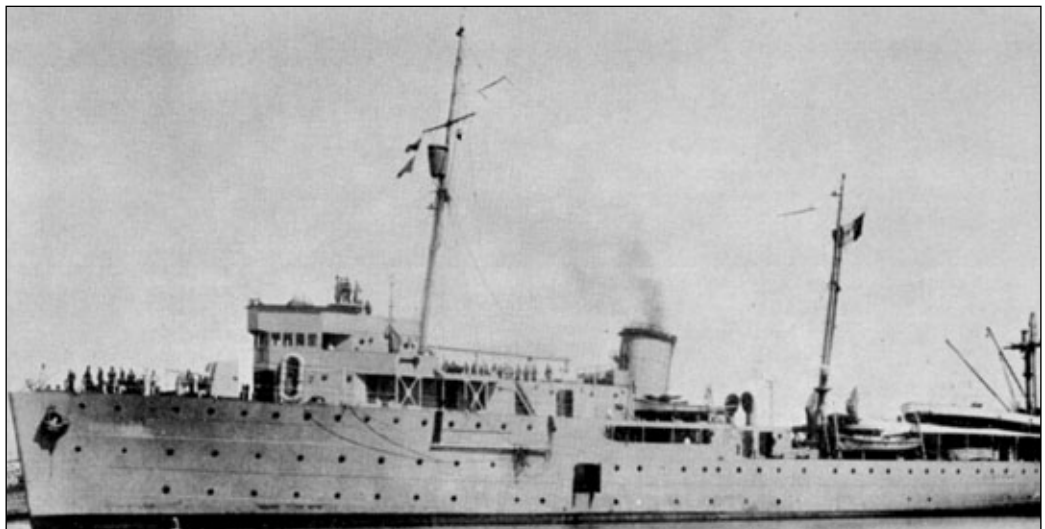
W okresie 1945 – pierwsza połowa 1946 w dzienniku pokładowym brak zapisów, co można interpretować jako czas kolejnego remontu przeprowadzonego siłami krajowych stocznii. Wojna praktycznie zakończyła się i odpadła konieczność realizacji przez *Durango* zadań eskortowych i przewozów wojskowych. Jest w pełni prawdopodobne, że w tym czasie jednostkę przywrócono do realizacji zadań pokojowej służby. 3 lipca 1946 *Durango* ponownie wyszedł w morze wykonując banalne zadanie przewozu ładunku z Veracruz do Tlaxpan. Tymczasem od dnia 27 sierpnia 1946 do tradycyjnych zadań okrętu doszło jeszcze nowe – ochrona rybołówstwa.

15 lutego 1948 roku na północ od Veracruz lądował przymusowo na morzu samolot pasażerski. Wraz z innymi znajdującymi się pod ręką jednostkami, *Durango* skierowano natychmiast do prowadzenia akcji ratowniczej. Mimo zlustrowania prawie 400 Mm na morzu nie zauważono żadnych szczątków maszyny, nie wspominając już o rozbitkach. W dniu 12 lutego 1950 prawdopodobnie po raz pierwszy wykorzystano pokładową stajnię do przewozu do Hawany koni, bowiem delegacji meksykańskiej udającej się do stolicy Kuby towarzyszyła grupa konna.

W okresie powojennym *Durango* realizował przede wszystkim tradycyjne już zadania polegające na przewozie różnego rodzaju delegacji (sportowców, studentów, urzędników państwowych), dostawach różnego rodzaju sprzętu, rejsach

Fotografia z początków służby pod meksykańską banderą.

Fot. zbiory Antonio Erce Lisarraga



szkolnych czy ochronie rybołówstwa. Nie można jednak powiedzieć by jednostkę eksploatowano bardzo intensywnie, tym niemniej jednak w początku lat sześćdziesiątych widoczny był już kryzys jej stanu technicznego. Prawie 30 lat służby doprowadziło do tego, że podstawowe systemy i wyposażenie okrętu były całkowicie przestarzałe bądź zużyte. W rezultacie w grudniu 1963 okręt czasowo wycofano ze służby. Jednostkę poddano następnie największej w jej dziejach modernizacji, która zmieniła nie tylko wygląd zewnętrzny, ale praktycznie także wszystkie systemy okrętowe. Najważniejszym było przejście na napęd za pomocą silników wysokoprężnych. Choć w wyniku tego zabiegu znacznie spadła prędkość, to jednak przebudowa podniosła ekonomiczną efektywność eksploatacji. Wszystkie prace związane z przebudową prowadzono w zakładach w Veracruz, a podstawowe z nich zakończono w 1967 roku.

Modernizacja nie rozwiązała wszystkich problemów przestarzałego ostatecznie okrętu, jednak *Durango* mógł jeszcze z powodzeniem być wykorzystywany w charakterze jednostki szkolnej. I prawdopodobnie właśnie w tym okresie jednostka stała się rozpoznawalna na świecie.

Już w następnym roku *Durango* znalazł się w centrum powszechnego zainteresowania. Zapis w dzienniku pokładowym był zadziwiająco lakoniczny: „23 września

– 6 października 1968 przejście z Veracruz do Sal Salvador (Bahama) i z powrotem z misją specjalną. W czasie 13 dni pokonano 2826 Mm” w samej rzeczy, w związku z Igrzyskami Olimpijskimi rozgrywanymi w Meksiko City, właśnie *Durango* przypadł honor przewiezienia ognia olimpijskiego z Wysp Bahamskich do Meksyku.

Począwszy od roku 1969 okręt z podchorążymi na pokładzie rozpoczął przeprowadzać letnie rejsy, długość trasy których przekraczała 15 tys. Mm. W kampanii 1969 jednostka prezentowała meksykańską banderę na Pacyfiku odwiedzając Samoa, Sydney, Wellington i Tahiti. W następnym roku podchorążowie zobaczyli brzegi Panamy, Wenezueli, Brazylii i Kolumbii, a w 1971 jednostka wyruszyła ku brzegom Europy i Afryki, a najdalszym odwiedzionym portem była Antwerpia.

Misje szkolne tego okresu *Durango* łączył z zadaniami transportowymi – dostawą w rozmaite punkty Meksyku paliwa, cementu i innych niezbędnych ładunków. Uczestniczył również w operacjach ratowniczych, i tak w sierpniu 1973 brał udział w poszukiwaniu statków uszkodzonych w wyniku przejściu huraganu „Brenda”, a w 1974 po trzęsieniu ziemi w Hondurasie dostarczył do Puerto-Cortes meksykańskich lekarzy wraz z dużą partią lekarstw i wyposażenia medycznego

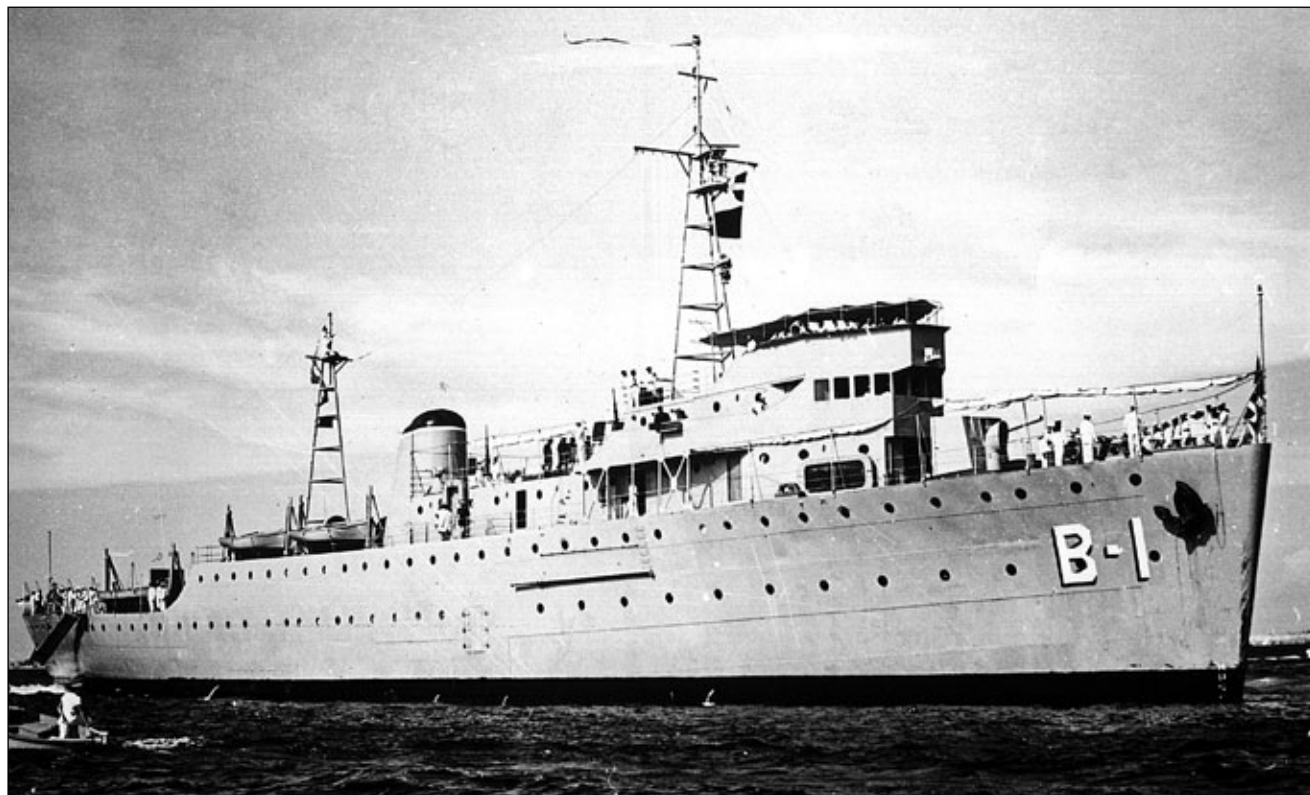
Mimo wyłączenia już z czynnej służby, na czas największych manewrów *Du-*

*rango* włączano zawsze do składu floty, co prawda głównie w charakterze transportowca bądź jednostki sztabowej. Prawdopodobnie największymi z nich były manewry „Antigua-81” (czerwiec 1981) i „Patria-83” (sierpień – wrzesień 1983). W połowie lat osiemdziesiątych okręt raz jeszcze znalazł się w centrum zainteresowania. Przez kilka lat pod rząd na jego pokładzie realizowano program rehabilitacji poprzez praktykę morską młodocianych przestępców z meksykańskich więzień.

W początkach trzeciego tysiąclecia całkowicie przestarzały okręt nie mógł już w pełnym wymiarze realizować wymogów meksykańskich wojskowych, nawet w roli jednostki szkolnej. W związku z tym w ślad za patrolowcem *Ganahua-to*, który pełnił rolę jednostki muzealnej w porcie Veracruz, latem 2001 odbyła się uroczystość przekazania *Durango* przedstawicielom władz portu Mazatlan. Marynarkę wojenną reprezentował wówczas sekretarz floty adm. Marco Antonio Peyrot González, a miejscowe władze administracyjne – gubernator stanu Cinaloa Juan S. Millan Lizarraga. W trakcie uroczystych mów zgodnie podkreślano, że okręt w czasie 65 lat swej służby zawsze z honorem niósł banderę Meksyku, tak, że w nowej roli powinien stymulować proces wzrostu zainteresowania społeczeństwa, w tym w pierwszym rzędzie młodzieży, historią morską i kulturą. Do chwili przeka-

*Durango* po gruntownej modernizacji, widok z 1975 roku.

Fot. zbioru Arthur D. Baker III





zania jednostka przeszła 405 868,9 Mm, pozostając w morzu łącznie 2093 doby. Ogółem dowódcami *Durango* było łącznie 62 oficerów, którzy wykonali aż 245 różnorodnych rozkazów dowództwa. Nie ma tym samym wątpliwości, że praktycznie wszyscy admirałowie i wyżsi rangą oficerowie meksykańskiej floty, tak czy inaczej związani byli z *Durango*.

W trakcie ceremonii, przy dźwiękach hymnu narodowego na okręcie opuszczono banderę, którą zastąpiła meksykańska flaga, po czym załoga na zawsze opuściła swój okręt, przekazując funkcje władzom cywilnym. W dniu 16 lipca 2001 roku jednostka szkolna *Durango* została oficjalnie skreślona ze stanu meksykańskiej floty.

### Kalendarium służby „Zacatecas”/„Calvo Sotelo”

W odróżnieniu od swego bliźniaka, *Zacatecas* w chwili wybuchu wojny domowej znajdował się w doku No 4 arsenału La Carraca, który znalazł się pod kontrolą nacjonalistów. Gdy rozpoczęły się działania, praktycznie cała flota opowiedziała się po stronie rządu, a nacjonałiści dysponowali jedynie krążownikiem *Almirante Cervera* oraz przestarzałym niszczycielem *Velasco*. W tej sytuacji każdy, nawet najmniejszy okręt był szczególnie cenny dla frankistów, czego przykładem było ponowne wcielenie do służby przygotowanych już praktycznie do kasacji, okrętu liniowego *España* i krążownika *Nawarra*. Czy można więc było liczyć na inny los *Zacatecas*?

Trzeba przypomnieć, że jeszcze w końcu grudnia 1935 roku hiszpańscy parlamentarzyści rozpoczęli atak na hiszpańsko-meksykańskie porozumienie z 28 grudnia 1932. Jako podstawowe argument podkreślano naruszenie przez stronę meksykańską warunków planowanego finansowania budowy jednostek. O ile republikańskie władze pilnie potrzebujące zagranicznych walut, na podobne stwierdzenia reagowały niemrawo, to nacjonałiści, z uwagi na zadłużenie strony meksykańskiej, uznali nieukończony okręt za własność hiszpańską.

Swą hiszpańską nazwę okręt otrzymał na cześć zabitego przez terrorystów premiera José Calvo Sotelo. Na pamiątkę tego wydarzenia mieszkańcy Burriana w dniu 10 września 1942 wręczyli załodze banderę, zaś w 1951 dla uczczenia „premiera – męczennika” delegacja Galicji wręczyła załodze jego popiersie (co ciekawe, raptem na rok przed odstawieniem jednostki do tzw. „Pierwszej rezerwy”, poprzedzającej rozbicie w arsenale La Carraca!)

Prace wykończeniowe kanonierki przebiegały z wielkimi trudnościami. Przedsięwzięcia i stocznie zajęte były ukończeniem większych, a co zatem idzie ważniejszych jednostek – krążowników *Canarias* i *Baleares*, a także prowadzeniem bieżących remontów uszkodzonych w trakcie działań bojowych okrętów i statków, znajdujących się w składzie floty. W dniu 4 grudnia 1937 okręt wszedł w tzw. „Pierwszą rezerwę”, a w 1938 prace wykończeniowe aktywowano.

W dniu 31 maja 1938 *Calvo Sotelo* wszedł w morze na próby. Adaptacja jednostki pod hiszpańskie wymogi wymagała przebudowy uniwersalnego okrętu na klasyczną kanonierkę. Rzeczywistość okazała się jednak prozaiczną. Kadłub, optymalny dla jednostki desantowej, z powodu wysokich nadwodnych części burty stawiał duży opór boczny i mian niską stateczność. Wszystko to powodowało, że okręt był trudny w sterowaniu, co obniżało i tak jego niskie właściwości manewrowe.

Rzecz zrozumiała, jednostka mimo wszystkich mankamentów została włączona w skład floty. Pierwszym dowódcą został kmr ppor. Alejandro Molins Soto. Z powodu niebezpiecznych braków konstrukcyjnych doszło do unikalnej sytuacji, w trakcie wojny najnowszy okręt bojowy został przekazany Szkole Marynarki Wojennej w charakterze jednostki szkolnej dla podchorążych, bowiem obszerne pomieszczenia we wnętrzu kadłuba dawały możliwość zaokrętowania na pokładzie zarówno samych podchorążych jak i klas szkolnych.

Ponieważ praktycznie niemal cały personel marynarski i podoficerski załóg okrętów hiszpańskiej floty pozostał wierny władzom republikańskim, nacjonałiści posiadali ostry niedobór kwalifikowanych kadr niższych szczebli. W związku z tym już w styczniu 1938 w San Fernando uruchomiono pierwsze 100 – dniowe kursy morskie. W tym celu do Kadyksu skierowano niezbędne do szkolenia elementy materialne. Dla właściwego szkolenia niezbędnym był kursantom również współczesny okręt bojowy. Wszystkie gotowe jednostki były już zaangażowane w działania bojowe, wobec czego wybór, kto wie czy nie najlepszy, padł na *Calvo Sotelo*.

Na pokładzie kanonierki podchorążowie zgłębiali tajniki nawigacji pod kierunkiem kpt. Fernando Balen Garcia. Zajęcia prowadzone były z bardzo dużą intensywnością, tak, że na wypoczynek pozostawiało niewiele czasu, zajęć nie przerywano nawet nocą czy w warunkach złej pogody. W związku z tym pewien charakterystyczny przypadek, jaki miał miejsce w Ferrol.

Z uwagi na złe warunki pogodowe zakazano *Calvo Sotelo* wychodzić w morze, bowiem problemy jednostki ze statecznością były powszechnie znane. Jednak gdy pod wieczór słońce ukazało się w ujściu rzeki, kanonierka natychmiast wyszła na środek zatoki aby przeprowadzić ćwiczenia w „łapaniu słońca”. W końcu szkolenia kursanci potrafili nie tylko posługiwać się przyborami nawigacyjnymi od chronometru do sekstansu, ale z własnej inicjatywy przeprowadzili prace kartograficzne portu Vilagarcia de Arosa. Z innych kursów przeprowadzonych na pokładzie *Calvo Sotelo* należy wymienić meteorologię oraz prognozowanie pływów, balistykę, elektrotechnikę oraz prawo morskie.

Kanonierka prowadziła rejsy szkoleniowe do 30 sierpnia, w tym czasie podchorążowie odwiedzili praktycznie wszystkie większe porty znajdujące się pod kontrolą nacjonalistów – Vigo, Sewillę, Bilbao, a także Wyspy Kanaryjskie. We wszystkich portach zdumiewali miejscowych mieszkańców nienagannym postawą, powodując zawiść marynarzy i żołnierzy miejscowych garnizonów, a równocześnie za każdym razem zbierając pochwały.

Stopniowo załoga i podchorążowie, oderwani od wojny (warto zaznaczyć, że przed trafieniem na pokład *Calvo Sotelo* wielu z nich było już odznaczonych medalami i orderami) i ciężko znoszący przymusową bezczynność, zaczęli naruszać wojskową dyscyplinę. Apogeum tego było usunięcie ze szkoły podporucznika i 2 podchorążych, który wcześniej zarekomendowali się we flocie z najlepszej strony. W tej sytuacji dowództwo marynarki wojennej postanowiło przerwać program szkolenia, przesuwając go na pokojowe czasy, i skierować kanonierkę do realizacji działań bojowych. Pierwszym z nich było „polowanie” na niszczyciel *José Luis Díez*.

Nocą 26 sierpnia przy próbie przezwyciężenia się na Morze Śródziemne *José Luis Díez* starł się z krążownikiem *Canarias* i ciężko uszkodzony zmuszony został do ukrycia się w brytyjskim Gibraltarze. W obawie przed ponowną próbą przezwyciężenia się niszczyciela, dowództwo floty nacjonalistów wprowadziło dozór w rejonie Gibraltaru, realizowany przez stawiacze min *Jupiter* i *Volcano*. Dla zapewnienia niezbędnej przewagi nad nieprzyjacielskim okrętem niezbędny był udział w blokadzie 3 jednostek frankistowskich, tak by 2 z nich mogły przez cały czas przebywać w morzu. Po podejściu do Gibraltaru 3 września *Calvo Sotelo* wszedł od razu w skład sił patrolowych.

Z czasem jednak stało się oczywiste, że niszczyciel nie zamierza wychodzić w mo-



rze, wobec czego nacjonaliści zorganizowali system obserwacji przeciwnika, zarówno w samym Gibraltarze jak i z wód Zatoki Algeciras. Praktycznie codziennie przeprowadzano rozpoznanie lotnicze, a poza tym za pomocą własnych agentów w Gibraltarze, dokonywano stale aktów sabotażu. Środki te pozwoliły na osłabienie reżimu blokady, tak, że już 28 września *Calvo Sotelo* mógł odejść do Ceuty, gdzie po uzupełnieniu paliwa powrócił do Carraca.

Powtórnie skierowano kanonierkę na patrol w dniu 8 października. Tym razem z powodu zbiegu szeregu przyczyn trzeba było zwolnić z dozoru *Volcano*, tak że *Calvo Sotelo* zmieniał się w dyżurach na linii blokady z *Jupiterem*. Jednak już 14 października kanonierka odeszła do arsenału La Carraca w celu dokonania drobnych modernizacji. Już krótka służba potwierdziła słabą stateczność okrętu, którą postanowiono poprawić zdejmując część uzbrojenia. W czasie swego krótkiego pobytu w arsenale *Calvo Sotelo* utracił część artylerii i urządzenie do kierowania ogniem. Co ciekawe, to ostatnie urządzenie zamontowano na pokładzie *Jupiter*, pozostawiając na kanonierce jedynie stary dalmierz o bazie 2-metrowej. Już 26 października *Calvo Sotelo* ponownie wyszedł w morze i po uzupełnieniu paliwa w Ceucie, przystąpił do pełnienia służby patrolowej oczekiwaniu na pojawienie się niszczyciela.

Następny alarm związany z działaniami *José Luis Díez* podniesiono 4 listopada (w dniu 8 listopada upływał termin na jaki Brytyjczycy zgodzili się by niszczyciel pozostawał w Gibraltarze). Począwszy od tej daty *Calvo Sotelo* praktycznie nieprzerwanie znajdował się na wodach Zatoki Algeciras, niezmennie reagując na wszelkie podejrzane ruchy. Jednak 8 listopada nie okazał się data ostateczną, bowiem Brytyjczycy przedłużyli prawo niszczyciela do przebywania w porcie, co spowodowało, że reżim dozoru ponownie osłabł. *Calvo Sotelo* nadal patrolował cieśninę, jednak już z nieco mniejszą intensywnością.

Do kolejnego zaostrenia sytuacji doszło w końcu grudnia. W związku z tym nastąpiło wzmocnienie sił blokady kolejnym stawiaczem min – dopiero co wcielonym do służby *Marte*. Do 29 grudnia okręty nacjonalistów zajęły pozycję w następujący sposób – na zachód od Gibraltaru na pozycji bojowej od godz. 09.00 w dniu 28 grudnia znajdował się *Calvo Sotelo*, na południowy zachód stawiacz min *Jupiter* (d-ca kmr por. Fernandez de Henestrosa) zajmował pozycję od godz. 16.00 w dniu 29 grudnia. Dalej na wschód od *Jupitera*, a na południe od Gibraltaru



Widok okrętu z rufy, dobrze czytelna nazwa.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez

znajdował się stawiacz min *Volcano* (d-ca kmr por. Fernando Abarzuza), a jeszcze dalej na wschód kolejny stawiacz min *Marte* (d-ca kmr por. Carlom Vila Suanzes). W rzeczywistości 2 stawiacze min uzupełniały zapasy na pozycji znajdował się faktycznie tylko *Volcano*, który wyszedł na nią 29 grudnia o godz. 14.00. Tej nocy panował sztil, ze słabym zachodnim wiatrem, a księżyc zaszedł o godz. 00.35.

W dniu 29 grudnia *Calvo Sotelo* kilka razy przeszedł przed Gibraltar, tak by móc obserwować znajdujące się na re-dzie jednostki. Za każdym razem *José Luis Díez* znajdował się na swoim miejscu przy południowym mołu portu. Z drugiego kominu unosił się lekki dymek, co nie wzbudzało podejrzeń, bowiem niektóre kotły pracowały ciągle aby zabezpieczyć niezbędne dostawy energii elektrycznej.

Nieoczekiwanie o godz. 19.50 *Calvo Sotelo* otrzymał radiogram dowódcy okręgu Kadyks wiceadm. Bastarreche z rozkazem nasilenia czujności, a równocześnie d-ca *Marte* rozkazano wyjść w morze. Początkowo na pokładzie *Calvo Sotelo* uznano radiogram za kolejny fałszywy alarm, jednak o godz. 21.40 obserwatorzy kanonierki zauważyli podejrzaną aktywność na niszczycielu. Z jego kominów poszedł dym, wskazujący, że przystąpiono do podgrzewania kotłów. Na pokładzie kanonierki ogłoszono natychmiast alarm bojowy, reflektor zaczął przeszukiwać wody Zatoki Algeciras, a do dział podano ostrą amunicję, której zapalniki nastawiono na 5000 m i 7000 m.

O godz. 00.05 oficer dyżurny *Calvo Sotelo* zauważył, że przeciwnik ruszył, odchodząc od południowego moła, po czym wziął kurs na południe. W eter poszła natychmiast zakodowana informacja „PPPP

wyszedł w góry kursem na południe”, zaś kanonierka wystrzeliła 2 pociski oświetlające i odpaliła rakietę sygnalizacyjną. Praktycznie w tym samym czasie nacjonalistyczni agenci wystrzelili rakietę sygnalizacyjną i zapalili ostre światła na dachu hotelu „Rock” w rejonie Jacht-klubu. Odpowiedziała im iluminacja z Algeciras. Nie bacząc na całe zamieszanie *José Luis Díez* rozwijał pełną prędkość. Z jego kominów bił w niebo gęsty dym i sypały się snopy iskier.

Zgodnie z opracowanym wcześniej planem *Calvo Sotelo* obrał natychmiast kurs 185° i gdy niszczyciel zrównał się z przylądkiem Europa, oświetlił go swoim reflektorem. Widząc, że pozostałe jednostki linii dozoru odpowiedziały rakietami i pociskami oświetlającymi, kanonierka wystrzeliła jeszcze jeden pocisk oświetlający, poczym wygasła reflektor. Prowadzenie ostrzału zmierzającego do zniszczenia celu było niebezpieczne, bowiem na linii ognia znajdowały się inne okręty dozoru, zaś reflektor palący się dłużej niż zwykle, niebezpiecznie obniżył napięcie pokładowej sieci elektrycznej, tak że nastąpiła przerwa w pracy sieci telefonicznej.

W tym miejscu starcie dla *Calvo Sotelo*, na dobrą sprawę zakończyło się. Ciężar podstawowych działań bojowych przejął stawiacz min *Jupiter*, który zdołał uzyskać 4 bezpośrednie trafienia niszczyciela pociskami kal. 120 mm, z których jeden uszkodził maszynownię. Zginęło 4 ludzi, dalszych 13 odniosło rany (jeden z nich zmarł później), a 1 zaginął. Jeszcze jednego marynarza, który wypadł za burtę w czasie przeprowadzenia ataku torpedowego i gwałtownej zmiany kursu, wyłowili później brytyjski niszczyciel. Choć *José Luis Díez* trafił swego rywala 6 razy z dział

kal. 40 mm „pom-pom”, raniąc 5 ludzi, to jednak utracił swój główny walor – dużą prędkość i musiał wyrzucić się na brzeg. Warto zauważyć, że zgodnie z raportem d-cy *José Luis Díez*, niszczyciel uszkodził *Jupiter*, a także nie uczestniczący w starciu *Volcano*. *Calvo Sotelo* miał szczęście, dla niego nie starczyło już uszkodzeń „na papierze”.

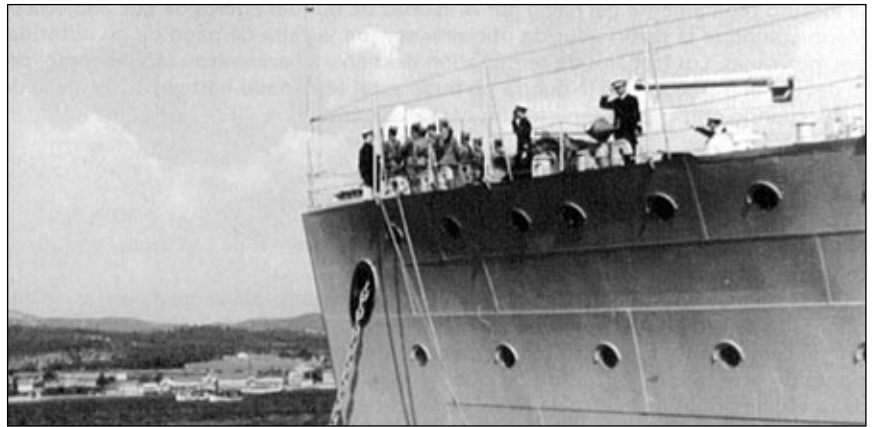
Kolejną operacją bojową *Calvo Sotelo* wsparcie artyleryjskie nadmorskiego skrzydła wojsk nacierających w Katalonii. Do realizacji tego zadania przydzielono również krążownik pomocniczy *Rei Jaime II* (d-ca kmdr ppor. Julio Cesar del Castillo) i obie jednostki w dniu 14 stycznia o godz. 21.15 opuściły Ceutę.

Zgodnie z informacjami rozpoznania, w rejonie operacji nie należało spodziewać się obecności jednostek nawodnych przeciwnika, tym nie mniej jednak, dla zapewnienia okrętom przykrycia powietrznego i rozpoznania, przydzielono wodnosamoloty z bazy w Melilit oraz samoloty lądowe z bazy w Tetuanie.

Pierwszym na liście celów była Adra. Rankiem 15 stycznia *Calvo Sotelo* wystrzelił w kierunku miasta 18 pocisków kal. 120 mm. Co ciekawe, z powodu braku urządzenia kierowania ogniem, przekazanego na stawiacz min *Jupiter*, początkowy dystans ustalono mierząc odległość na mapie. *Rei Jaime II* w ostrzale nie uczestniczył, stał dalej w morzu i próbując określić ogniska oporu przeciwnika, ponieważ jednak tych ostatnich nie było, oba okręty dość szybko przeszły do drugiego celu swojej operacji.

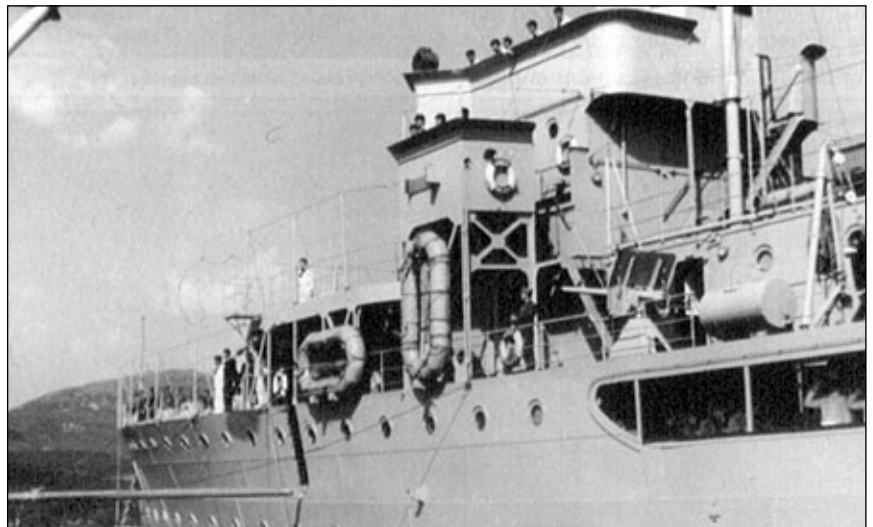
Przeciw La Mamolu oba okręty działały już równocześnie. *Calvo Sotelo* oddał 15 salw, wystrzeliwując 30 pocisków kal. 120 mm, a *Rei Jaime II* dołożył jeszcze 34 pociski kal. 102 mm. Przeciwnik odpowiedział baterią, znajdującą się między La Mamolu a Castel de Ferro, której salwy uzyskały niezłe skupienie wokół *Rei Jaime II*, jednak najbliższy z pocisków upadł w odległości 200 m od kanonierki. W czasie ostrzału nad okrętami krążył na dużej wysokości samolot nacjonalistów, próbując ustalić lokalizację baterii.

Trzecim celem ostrzału był Castel de Ferro, przeciwko któremu ogień prowadziły oba okręty. Z uwagi jednak na problem z działami udział *Rei Jaime II* był czysto nominalny. Całość zadania zrealizował *Calvo Sotelo*, który oddał 16 salw. W tym przypadku cel był dobrze widoczny, więc obserwatorzy odnotowali bezpośrednie trafienie w dom oraz liczne wybuchy i pożary w różnych częściach miasta. Ostrzał trzeba było przerwać, gdy towarzyszący okrętom samolot, wykonał nad jednost-



Widok na dziób okrętu.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez



Widok dziobowego pomostu, brak dział No 2, średni kaliber zamieniony już na 57 mm.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez

kami krąg na małej wysokości, pokazując tym samym za pomocą umownych sygnałów, zbliżanie się przeciwnika. Zespół odszedł w morze, jednak bateria republi-

kańska otworzyła ogień do *Rei Jaime II*, nie uzyskując jednak żadnych trafień.

Uznając swoje zadanie za wykonane, okręty odeszły na południe, o godz. 10.10

Widok z prawej burty, dobrze widoczne otwarte wrota burtowe z których wyładunek desantu mógł się łatwo odbywać na podręczne środki pływające.

Fot. zbiory Dionicio García Flórez



minęły przyładek Sacratif, a 15.00 powróciły do Malagi. Reakcja republikanów na ostrzał była spóźniona. Dwukrotnie stanowiska nacjonalistów sygnalizowały pojawienie się bombowców przeciwnika od godz. 10.20 do 13.00 oraz między 14.30 a 17.30. W tym jednak okręty znajdowały się już w bezpiecznej odległości.

Kanonierka powróciła, do tradycyjnych już patroli bojowych w Cieśninie Gibraltarskiej oraz eskortowaniu własnych okrętów i statków. W dniu 6 marca *Calvo Sotelo* wszedł do Malagi, gdzie formowano konwoj z wojskiem przeznaczonym do zajęcia Kartageny. Wobec upadku rządu republikańskiego operację odwołano, zaś nazajutrz jednostka opuściła Malagę by wykonać inne zadania.

Ostatnia operacja *Calvo Sotelo* w czasie wojny domowej związana była znów z *José Luis Díez*, po starciu ze stawiaczem min *Jupiter* brytyjskie władze Gibraltaru internowały niszczyciel. Po zakończeniu działań wojennych postanowiły przekazać jednostkę władzom hiszpańskim. Dowodzący przez okres wojny kanonierką kmdr ppor. Molis przejął dowodzenie „unieruchomionym” niszczycielem, przekazując swoje pełnomocnictwa z-cy d-cy kpt. Luis Blanca Carlier, który później stał się jednym ze znanych w Hiszpanii historyków marynarki wojennej. W dniu 25 marca 1939 nowo wyznaczony dowódca z dopiero co sformowaną załogą prze-

jął niszczyciel w Algeciras. Tu jednostkę przywitał *Calvo Sotelo*, który następnie 4 kwietnia odkonwojował *José Luis Díez* do Kadyksu.

Niestety, improwizacja czasu wojny związana z przebudową *Calvo Sotelo* oraz dokonaniem następnie zmniejszeniem uzbrojenia, nie była udana. Jednostka nie została klasycznym okrętem desantowym, nie stała się również w pełni wartościową kanonierką. Nie pomogło przebrojenie na lżejsze działa kal. 102 mm, kanonierka nadal pozostała jednostką o niskiej skuteczności i fatalnych właściwościach manewrowych, trudną w sterowaniu. Z tych też przyczyn nie cieszyła się miłością i popularnością wśród marynarzy.

W dniu 26 czerwca 1941 r. rozkaz ministerstwa podporządkował z dniem 1 lipca *Calvo Sotelo* wraz całym wyposażeniem, naczelnikowi departamentu morskiego w Kartagenie. Tak obojętne potraktowanie kanonierki oznaczało faktycznie, że okręt choć jeszcze nie skreślony ze stanu floty, w rzeczywistości kończy czynną służbę. Od tej daty jednostka pełniła już wyłącznie pomocnicze funkcje: początkowo była okrętem zaopatrzeniowym i bazą kutrów torpedowych w Taryfie, a następnie została przekazana szkole piechoty morskiej (Escuela de Flechas Navales).

W końcu i taka dekoracja okazała się zbędną i zgodnie z rozkazem ministerstwa z 5 sierpnia 1952 r., wcześniej uzgod-

nionym z Morskim Sztabem Generalnym, *Calvo Sotelo* przeszedł do tzw. „Pierwszej rezerwy” w arsenale La Carraca, a po rozbrojeniu stał się banalnym portowym środkiem pływającym. Co prawda, w tej roli jego obszerne pomieszczenia wewnętrzne zadecydowały o przydzieleniu młodzieżowej organizacji falangistów i JONS (w latach czterdziestych i pięćdziesiątych jedynej legalnej partii politycznej w Hiszpanii), stąd też można powiedzieć, że w tym okresie jednostka pełniła funkcje analogiczne do radzieckich okrętów DOSAAF (odpowiednik polskiej LOK – przyp. red.).

W dniu 22 marca 1957 zebranie Rady Ministrów podjęło decyzję o sprzedaży na złom kanonierki *Calvo Sotelo* i niszczyciela *Velasco*. Zgodnie z tą decyzją z dniem 9 kwietnia 1957 oba okręty skreślono ze spisu floty. Wkrótce kanonierka została sprzedana na przetargu za kwotę 4,5 mln peset i zakończyła żywot pod gazowymi palnikami w Kadyksie. ●

## Bibliografia

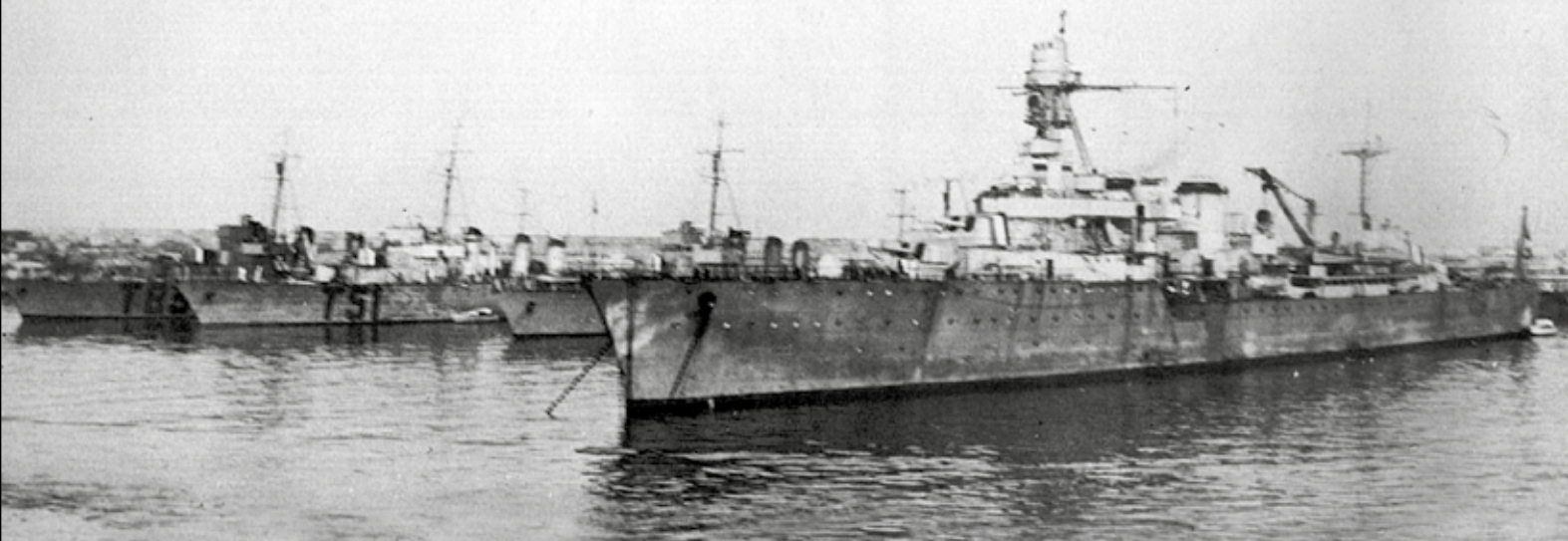
1. Cerezo Martinem R., *Armada Española, Siglo XX*, Madrid: Ediciones Poniente, 1983.
2. Bordeje y Morencas F, *Vicisitudes de una política naval*, Madrid: Editorial San Martin, 1978.
3. *El Buque Transporte de Guerra "Durango" B-01*, Mexico: Departamento de Museos Navales, 2003.
4. *El XXV Aniversario de Union Naval de Levante S.A.*, Valencia, 1949.
5. García Flórez D., *Buques de la Guerra Civil Española – Tomo 4, Canoneros, Minadores y otro buques*, Madrid: Almema Ediciones, 2002.
6. González Echegaray R., *Vender prestigio*, „Revista General de Marina” – 1976 – Tomo 191 – No 11.
7. *La Armada de Mexico dona Gobierno de Sinaloa el buque transporte de guerra „Durango”*, Comunicado de prensa 053/03 // [www.semar.gob.mx](http://www.semar.gob.mx) Mayo de 2003.
8. Moreno de Alboran F., Moreno de Alboran S., *La Guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campana naval durante la Guerra de 1936-39*, Madrid 1998.
9. Robert J.R., *El breve historial de un barco de la Armada El „Calvo Sotelo” de baja*, Las Provincias – 1957 – 18 Diciembre.
10. Robert J.R., *Las construcciones navales para Mejico en España. El exito de las pruchas del „Durango”*, Las Provincias – 1936 – 31 Mayo.

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

Fotografia *Calvo Sotelo*, tradycyjnie datowana jako poprzedzająca oddanie na złom, w co jednak można wątpić. Okręt rzeczywiście jest rozbity, posiada jednak oznakowanie jednostki państwa neutralnego z czasów II wojny światowej, co może oznaczać, że fotografia pochodzi z okresu przeobrażania jednostki w działą kal. 102 mm.







Francuska eskadra w Casablance w grudniu 1940 roku. Z prawej *Primauguet*, za nim trzy niszczyciele (torpedowce w nomenklaturze francuskiej) typu *L'Adroit*.  
Fot. zbiory Ted Stone via „Warship International”

## Francuskie krążowniki 8000 t

### Historia krążownika „Primauguet” c.d. 1939

*Primauguet* opuścił Szanghaj 19 stycznia i 24-go osiągnął Sajgon. W dniu 30 stycznia krążownik wyruszył z misją na Bliski Wschód. W czasie rejsu, 31-go przeprowadzono próby siłowni, które wypadły zadawalająco. Przez godzinę okręt utrzymywał prędkość 25 węzłów, chwilowo uzyskiwał nawet 27 węzłów, nie odnotowano przy tym zwiększonej vibracji. Po postoju w Colombo w dniach 4-7 lutego, jednostka ruszyła dalej na zachód, przechodząc równocześnie pod jurysdykcję d-cy Morskiego Dywizjonu Lewantu. 14 lutego krążownik dotarł do Dżibuti.

Kotwicząc na redzie, *Primauguet* przeprowadzał bezpośrednie rozpoznanie wyspy Maskali, wykorzystując do tego celu 2 swoje pokładowe wodnosamoloty. Krótkie wyjścia w morze miały miejsce 8 i 30 marca oraz 2 i 18 kwietnia. W dniach 8-9 marca krążownik prowadził wspólne ćwiczenia ze słupem *D'Iberville* oraz okrętami podwodnymi *Morse* i *Souffleur*. W czasie rejsu do Adenu 2 kwietnia, krążownik eskortował parowiec *Mohamed Ali el Kébir*, przewożący następcę tronu Iranu.

Po zastąpieniu przez kanonierkę *Bo-gainville*, okręt opuścił 25 kwietnia

Dżibuti, rozpoczynając powrotny rejs na Daleki Wschód. W dniach 2-5 maja *Primauguet* zatrzymał się w Colombo, a 10-go wszedł do Singapuru, gdzie został natychmiast dokowany. Po wyjściu z Singapuru 16-go, okręt osiągnął 20 maja Sajgon, gdzie znalazł się pod rozkazami wiceadm. J. Decoux (jednego z dawnych d-ców okrętu), który kilka dni wcześniej zastąpił wiceadm Le Bigot na stanowisku d-cy francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie.

Po krótkim odpoczynku *Primauguet* ruszył 1 czerwca do Nhatrang, Cam Ranh, Port-Dayot i Amoy. W dniu 21 czerwca krążownik osiągnął Szanghaj, w którym pozostawał do 17 lipca, po czym 21-go powrócił do Sajgonu.

W dniu 28 lipca *Primauguet* wyruszył do Francji, gdzie w Lorient oczekiwał go poważny remont. W dniach 4-8 sierpnia okręt zatrzymał się w Colombo, skąd wyruszył na Madagaskar, osiągając 14-go Diego Suarez. Dalszy rejs do kraju wiódł trasą wokół Przylądka Dobrej Nadziei. W dniach 28-29 sierpnia okręt zatrzymał się w Cape Town.

W dniu 3 września wybuchła II wojna światowa. Jednostka tymczasem rzuciła 6 września kotwicę w Takoradi (Złote Wybrzeże), a następnie 11-go we Freetown. W obu tych portach krążownik przyjął na pokład około 60

Francuzów w wieku podlegającym mobilizacji, których dowiózł do Dakaru, gdzie dotarł 14 września. Tam też okręt znalazł się pod rozkazami d-cy 5 Eskadry.

W dniu 28 sierpnia rozkaz ministerialny ustalił skład 5 Eskadry, którą od 17 czerwca dowodził wiceadm. J.H.C.F. Moreau. W jego skład weszły jednostki 6 i 7 Dywizjonu Krążowników: *Duguay-Trouin*, *Primauguet*, *Jeanne d'Arc* i *Pluton*. Eskadra nie pozostawała się pod rozkazami d-cy floty adm. Darlan, a 30 sierpnia znalazła się w Brescie, gdzie d-ca podniósł flagę na *Duguay-Trouin*.

Po dokowaniu w Dakarze w dniach 15-19 września, nazajutrz *Primauguet* wyszedł eskortować konwój idący z Casablanki oraz poszukiwać niemieckich statków handlowych na obszarze między Wyspami Kanaryjskimi a Wyspami Zielonego Przylądka. Do Dakaru okręt powrócił 27-go. Podobną misję przeprowadził w dniach 3-11 października, przy czym tym razem obszar poszukiwań znajdował się między Zielonym Przylądkiem a Przylądkiem San Roque.

W dniu 13 października krążownik przeszedł do Zatoki Rufisque, gdzie wraz z *Duguay-Trouin* przeprowadził strzelanie z dział kal. 155 mm. W toku tych ćwiczeń 15-go doszło na pokła-



dzie okrętu do poważnego wypadku, wskutek wydostania się pary w kotłowni nr 3 zginęło 5 ludzi.

Jednostka powróciła do Dakaru, a następnie przeszła do Brestu wraz z niszczycielami *Vauquelin* i *Maillé-Brézé*. Następnego dnia na 20°N zespół przejął konwój złożony z 20 statków. W dniu 25-go *Primauguet* zostawił konwój i skierował się wraz z niszczycielem *Chevalier Paul* do Lorient, które osiągnął 28 października.

W dniu 31 rozpoczął się remont krążownika, który został postawiony w stan „en disponibilit  armée” i podporządkowany d-cy 5 Regionu Morskiego.

W dniu 18 listopada 5 Eskadra, do której należał *Primauguet*, została reformowana.

W czasie remontu, w dniu 20 grudnia nastąpiła zmiana d-cy krążownika, którym został kmdr P.F.H. Goybet, znający doskonale jednostkę, na której przez wiele lat pełnił funkcję zdo.

## 1940

Prace stoczniove na *Primauguet* zakończono 5 lutego, a następnie w dniach 16-24 jednostka przeprowadziła ćwiczenia w Quiberon. W tym czasie krążownik został dyskretnie poinformowany przez Prefekturę Morską w Lorient o ryzyku storpedowania. Informacje te pochodziły z Radio Stuttgart, obsługiwane przez francuskiego zdrajcę. Na szczęście groźba nie miała żadnych konsekwencji dla *Primauguet*.

W dniu 2 marca jednostka opuściła Lorient kierując się do Brestu. Z uwagi na silny wiatr NNE wyjście w morze wymagało zaangażowania wszystkich portowych holowników. Na trasie krążownik przeprowadził prób  siłowni, idąc przez 2 godziny z wykorzystaniem 70% mocy. W nocy osiągnięto Brest, z którego okręt wyszedł już następnego ranka wraz z *La Galissonni re* oraz torpedowcami *Forbin* i *La Railleuse*.

Po opuszczeniu zespołu na zachód od Gibraltaru krążownik 6 marca wszedł do Casablanka, a następnie 7-go do Oranu, gdzie przyjął na pokład batalion 10 Pułku Strzelców Marokańskich, który dostarczył 9-go do Marsylii, po czym przeszedł do Tulonu.

10 marca *Primauguet* opuścił Tulon wraz z ciężkim krążownikiem *Alg rie*, okrętem liniowym *Bretagne* oraz niszczycielami *Vauban*, *Aigle*, *Maillé-Br  z * i *Lynx*. Do Oranu zespół dotarł ran-

kiem 12-go, po czym krążownik eskortowany przez *Lynx* ruszył do Casablanki, którą osiągnął 13-go i przeszedł pod rozkazy admirała dowodzącymi siłami morskimi Afryki.

Z Casablanki w pobliże Kanar w jednostce towarzyszyły okręty podwodne *Narval* i *Le Centaure*, razem z którymi krążownik obserwował ruch neutralnych statków handlowych, jednak g wnym zadaniem było poszukiwanie między wyspami niemieckich statków. W dniu 21-go szczególnie oczekiwano wloskiego liniowca pasażerskiego *Conte Grande* idącego z Pernambuco, którym mogło podróżować wielu Niemców. Liniowiec uniknął pułapki, ostrzeżony przez wloski okręt, który zatrzymał go dzień wcześniej.

W dniu 1 kwietnia *Primauguet* opuścił Casablankę kierując się do Fort-de-France (Martynika), gdzie miał zmienić *Jeanne d'Arc*, którą oczekiwa  remont.

W rejsie jednostce towarzyszyła kanonierka *D'Illerville* oraz okręty podwodne *Protee* i *Redoutable*. Po drodze w nocy 3-go zatrzymano norweski zbiornikowiec *Jaris*. Statek p ynał z Aruby do Teneryfy, jednak nieznany by  odbiorca ładunku. Na pokład wesz  grupa przyzowa krążownika. 4-go dołączy  do nich *D'Illerville*, którego marynarze przejęli statek i skierowali go do Casablanki.

*Primauguet*, który otrzyma  gratulacje admirała dowodzącego siłami morskimi Afryki kontynuowa  rejs do Fort-de-France, zatrzymując po drodze kilka podejrzanych neutralnych statków. 10 kwietnia krążownik osiągnął cel przeznaczenia i przeszedł pod rozkazy admirała Antyli.

Zgodnie z rozkazami Wysokiego Komisarza Antyli adm. Robert, *Primauguet* obserwowa  ruch statków na Morzu Karaibskim. Rozkaz nakazywa  zatrzymywa c niemieckie statki, próbujące skryć się na wodach holenderskich przy równoczesnym ścisłym przestrzeganiu neutralności tych obszarów. Szczególnie czujnym należał by  wobec statków duńskich i norweskich, które bez wahania miał być kierowane do Fort-de-France, w celu kontroli ładunku.

*Primauguet* wyszedł w morze 19 kwietnia i zgodnie z instrukcją zatrzyma  20 statków, w tym *Carimare* (French Line), a 2 niewielkie norweskie *Gudvor* (2293 BRT) i *Garnes* (1559 BRT) odes ł 21-go do Fort-de-France. Krążownik zakończy  misję 27-go.

W dniu 4 maja *Primauguet* wyruszył w kolejny patrol, bowiem rozpoznanie doniosło o 8 niemieckich statkach, kryjących się w holenderskich portach. 6-go zmieni  brytyjski słup *Dundee* w rejonie Cura ao i rozpoczął patrolowanie granic holenderskich wód terytorialnych aby uniemożliwić nieprzyjacielskim statkom prób  ucieczki. Te którym ewentualnie udało by się uciec należało chwycić w Mona Passage, przesmyku między Haiti a Puerto Rico.

O świcie 9 maja, po zatrzymaniu kilku statków, *Primauguet* podszedł blisko, na ile było to możliwe do Curacao. Stwierdzono obecność 7 niemieckich statków. Jeden z nich *Antilla*<sup>30</sup> kotwiczyl w Zatoce Aruba. Z uwagi na słabą widoczność trudna była precyzyjna identyfikacja statków, wobec czego krążownik postanowił powrócić następnego ranka.

Wczesnym rankiem 10-go, *Primauguet* stwierdzi , że frachtowiec zidentyfikowany jako *Antilla*, ma przechyli  na lewą burtę i wydobywa się z niego dym. Wokół statku, który zosta  zniszczony przez wlasn  załog  krążyły łodzie ratunkowe. W tym momencie na pokład krążownika dotarł pól oficjalna informacja o niemieckiej inwazji na Belgi  i Holandi , wobec czego *Primauguet* wszedł do zatoki i nawi za  kontakt z holenderskim okrętem podwodnym *O-15*.

Do południa informacja o niemieckiej inwazji została potwierdzona i holenderskie w lady z wdzięcznością przyjęły obecność 150 francuskich żolnierzy piechoty morskiej na Arubie.

*Antilla* zatona  po południu, a *Primauguet* i *O-15* przeszły do Oranjestad. Oddział desantowy krążownika zszedł na l d o godz. 15.00 aby zabezpieczyć przed sabotażem zbiorniki zawierające 5 mln baryłek ropy dla Francji.

W 11 maja o godz. 10.00 przyby  brytyjski krążownik *Despatch*, a następnego dnia krążownik pomocniczy *X 19 Barfleur*<sup>31</sup>, który dostarczy  wzmocnienie. Jednostka zacumowa a przy pirsie Shell i wyładowała wzmocnienie. W dniu 13-go oddział desantowy *Primauguet* powrócił na pokład, zastąpiony przez 150 żolnierzy oddziałów kolonialnych. Równocześnie odbyły się rozmowy między francuskim d-c , holenderskim

30. 4363 BRT, Hamburg-Amerika Line.

31. dawny bananowiec C.G.T., 3259 brt, uzbrojony w 7 dział kal. 150 mm Krupp.

gubernatorem oraz dyrektorem Shell w sprawie akceptacji francuskiej obecności.

16 maja krążownik powrócił do Fort-de-France, po czym 3 czerwca wyruszył do Francji, zatrzymując się po drodze w dniach 4-5-go w Port of Spain na Trynidadzie. 12-go okręt osiągnął Dakar, a 16-go Casablankę, skąd po uzupełnieniu paliwa wyszedł nazajutrz do Brestu.

W związku z niemieckim natarciem, zmieniono trasę rejsu i skierowano okręt do ujścia Gironde. Sytuacja we Francji była katastrofalna i za pośrednictwem Hiszpanii zawarto zawieszenie broni. W związku z zawieszeniem broni, stanęła kwestia ewentualnego wykorzystania *Primauguet* do przewiezienia Prezydenta Republiki do Algierii, do czego ostatecznie jednak nie doszło.

W dniu 20 czerwca krążownik znajdował się w rejonie Royan, gdzie udzielił pomocy parowcowi *Mexique*<sup>32</sup>, który wszedł na minę na rzece Verdon. Następnego dnia pomoc otrzymał frachtowiec *Mecanicien Principal Carvin*<sup>33</sup>, z ładunkiem czołgów oraz transportujący działa dla nowego okrętu liniowego *Jean Bart*, który został zbombardowany i zapalony przez niemieckie samoloty. W dniu 21 czerwca, pomocniczy patrolowiec *P.38 Merceditta*, dawny trawler<sup>34</sup>, wszedł również na minę magnetyczną i zatonał na południe od falochronu Verdon. Szereg nieprzyjacielskich samolotów przelatywało nad sektorem zmuszając artylerię plot. *Primauguet* do otwierania ognia. W dniu 22 czerwca sam krążownik stał się celem ataku 3 niemieckich trzysilnikowych maszyn. Wobec zdecydowanej reakcji krążownika, dwie maszyny zrezygnowały z ataku, a trzecia zrzuciła bomby, które spadły 100 m za rufą.

W dniu 23 czerwca *Primauguet* otrzymał do wypełnienia nader delikatną misję. Na jego pokład załadowano 20 skrzyń ze złotem oraz platyną, a także ładunek banknotów Banku Francji. O godz. 07.00 okręt wyruszył do Casablanki, gdzie 25-go pozostawił drogocenny ładunek.

W związku z wprowadzeniem w życie warunków zawieszenia broni zmieniono strukturę organizacyjną francuskiej marynarki wojennej, w wyniku czego 20 sierpnia *Primauguet* został przydzielony do sił morskich Maroka. Od 5-go na pokładzie okrętu prowadzono prace remontowe, które zakończono 23-go. Od 26-go krążownik był

w dyspozycji, choć klasyfikowany jako „en disponibilite armee”.

W związku z przyłączeniem się Francuskiej Afryki Równikowej do ruchu Wolnej Francji gen. de Gaulle, *Primauguet* wraz ze zbiornikowcem *Tarn*, pod eskortą trałowców *La Surprise* i *Gazelle*, wyszedł z Casablanki do Dakaru, aby wzmocnić siły Dywizjonu Francuskiej Afryki Wschodniej. Zespół był obserwowany w rejonie Dakaru przez brytyjski krążownik ciężki *Kent*, który następnie oddał się i Francuzi bezpiecznie dotarli do celu 9 września.

*Primauguet* i *Tarn* znalazły się pod rozkazami kontradm. dowodzącego 4 Dywizjonem Krążowników, który podniósł swą flagę na *Georges Leygues*, pozostałe jednostki to *Montcalm* i *Glorie*. Cały Dywizjon dotarł z Tulonu do Dakaru popołudniu 14 września. W tym czasie *Primauguet* i *Tarn* przeszły do Libreville (Gabon). Tam zbiornikowiec zaopatrzył w paliwo okręty 4 Dywizjonu, które dotarły kilka dni później.

Krążownik ze zbiornikowcem kontynuowały rejs bez przeszkód do 18 września, gdy przeleciał nad nimi brytyjski samolot rozpoznawczy, co nie wróżyło nic dobrego. Gdy odleciały, kurs jednostek blokowały już 2 brytyjskie krążowniki, lekki *Delhi* i ciężki *Cornwall*, którego d-cy kmr C.F. Hammill (dawny attaché morski w Paryżu) przypadł przykry obowiązek przedstawienia d-cy *Primauguet* ultimatum żądającego powrotu okrętu do Casablanki.

Znajdujący się daleko od tego miejsca z krążownikami „Sił Y”. kontradm. Bourrague, otrzymał informacje o sytuacji od kmr Goybet. Wobec niemożliwości podjęcia walki z przeważającym przeciwnikiem, admirał rozkazał podporządkować żądaniom Brytyjczyków i zawrócić w kierunku Casablanki.

Po obraniu powrotnego kursu o godz. 16.50 *Primauguet* oraz *Tarn* pozostawały w pogotowiu bojowym przez noc i dzień, cały czas nadzorowane przez brytyjskie krążowniki. Nadzór trwał przez tydzień, gdy trwały walki o Dakar.

W dniu 26 września Brytyjczycy odstąpili od Dakaru, pozwalając równocześnie w spokoju kontynuować rejs francuskim okrętem. Niektórzy sądzą, że z takiego rozwoju sytuacji zadowolony był również kmr Hammill.

*Primauguet* i *Tarn* powróciły do Casablanki 1 października.

Krążownik w morze wyszedł

w dniach 11-15 listopada by przeprowadzić ćwiczenia z torpedowcami i okrętami podwodnymi, odwiedzając w tym czasie Agadir.

W dniu 29 listopada okręt wyznaczono do nowej misji, *Primauguet* wyruszył do Dakaru aby pobrać tan cenny ładunek i dostarczyć go do Maroka. Jednostka weszła do Dakaru 4 grudnia, gdzie nocą załadowano na pokład sztabki złota o wartości 3 mld USD. *Primauguet* wyszedł z Dakaru 5-go i 8-go szczęśliwie dotarł do Casablanki. Przez kolejne trzy miesiące krążownik pozostawał w porcie, gdzie na jego pokładzie prowadzono różne prace.

## 1941

Po styczniu i lutym spędzonym w Casablance krążownik dwukrotnie wyszedł w morze, w dniach 28 lutego – 2 marca oraz 19-21 marca, kierując się ku południowym brzegom Maroka.

Następne wyjście w morze w dniach 10-13 kwietnia, związane było z poszukiwaniami bananowca *Fort-de-France*<sup>35</sup> Zmierzający do Casablanki statek, został wieczorem 8 kwietnia zatrzymany przez brytyjski krążownik pomocniczy *Bulolo*, który wprowadził na pokład załogę przysową. Dzięki rozpoznaniu lotniczemu sprawa skończyła się szczęśliwie w dniu 12 kwietnia, gdy niszczyciel *Albatros*, wspomagany przez *Primauguet* oraz niszczyciele *Simoun* i *Frondeur*, odzyskał *Fort-de-France*, którego brytyjska załoga przysowa nie stawiała oporu.

Po wyjściu treningowym w dniach 12-13 maja, *Primauguet* pozostawał w Casablance aż do października. Wynikało to przede wszystkim z konieczności oszczędzania paliwa. W tym okresie przeprowadzono różnorodne prace remontowe i przeglądy. Po 6 września dowództwo krążownika przeszło w ręce kmr L.J.M. Mercier.

Po odzyskaniu pełnej sprawności technicznej 24 września, *Primauguet* wziął udział w ćwiczeniach na morzu w dniach 15-17 października. 27-go okręt wyszedł z konwojem do Dakaru, który osiągnął 2 listopada, by następnie 21 wrócić do Casablanki.

W grudniu *Primauguet* rozpoczął remont, w wyniku czego został wyłączony ze służby do 11 stycznia 1942.

32. 12 220 BRT, Cie Generale-Transatlantique.

33. 4282 BRT, Cie Commerciale de l'Afrique Equatoriale Francaise.

34. 1162 BRT, La Peche au Large.

35. 4279 BRT, Cie Generale Transatlantique.

1942

Prace remontowe obejmujące między innymi przegląd kotłów, trwały 2 miesiące. Duży remont *Primauguet* został ukończony 15 marca, po czym jednostka znajdowała się w stanie 24 godzinnej gotowości. Prace związane z artylerią plot. jednostki zostały zakończone dopiero 28-go.

*Primauguet* został wybrany flagowcem nowej 2 Eskadry Lekkiej, sformowanej 19 kwietnia, a składającej się z 11 Dywizjonu Niszczycieli oraz 2,5 i 6 Dywizjonu Torpedowców. Kontradm. R.E. Gervais de Lafond został wyznaczony d-cą Eskadry. Przybył on z Marsylii samolotem Air France do Casablanki 17-go i natychmiast podjął swoje obowiązki.

Poczynając od maja, *Primauguet* przeprowadzał co miesiąc krótkie wyjście w morze: 9 maja, 11 czerwca, 8 lipca, 4 sierpnia oraz 8 września. Z powodu drobnych prac remontowych, nie odbyło się wyjście w morze w październiku. Prace zakończone 25 listopada, objęty wymianę rurek w kondensatorze lewej burty oraz drugi etap modernizacji uzbrojenia plot. Trzy wały napędowe były w stanie gotowości 24 godzinnej, czwarty potrzebował 15 dni.

W tej niezręcznej sytuacji znalazł się krążownik, gdy rankiem 8 listopada lądowały nieoczekiwane oddziały amerykańskie. W rezultacie d-ca 2 Eskadry Lekkiej podniósł swoją flagę na niszczycielu *Milan* (z 11 Dywizjonu Niszczycieli), po tym jak wydał rozkaz stawienia oporu Amerykanom lądującym w regionie Fedala.

Nie jest naszym zadaniem przedstawienie tzw. „Bitwy o Casablankę”, która stała się przedmiotem studium Jacques Mordal.

Kontradm. Gervais i jego siły lekkie poszły jak owce na rzeź, poza 2 wyjątkami, jednostek z powodu licznych trafień nie można ich było uratować. Również okręty podwodne z baz marokańskich zapłaciły wysoką cenę.

Gdy *Milan* został wyłączony z akcji, kontradm. Gervais powrócił na pokład *Primauguet*, którego załoga po wielu wysiłkach, gotowa była do wyjścia w morze o godz. 10.00. Około godz. 11.15 krążownik został trafiony w czasie pojedynku z amerykańskimi *Augusta* i *Brooklyn*, wobec czego o 13.05 zakotwiczył przed portem. Niewiele później, o 14.40 francuska jednostka została zaatakowana przez bombowce, które uzyskała kilka trafień bez-

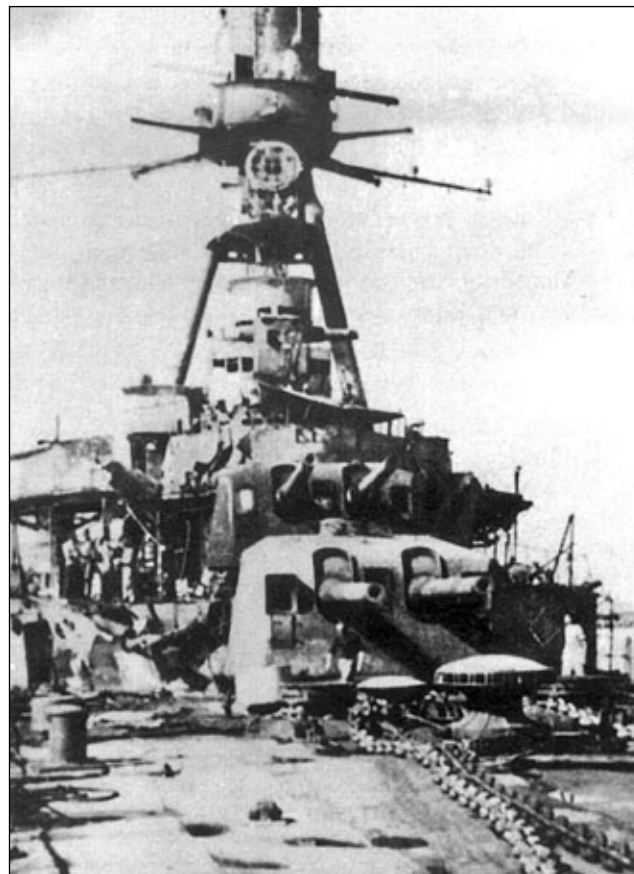
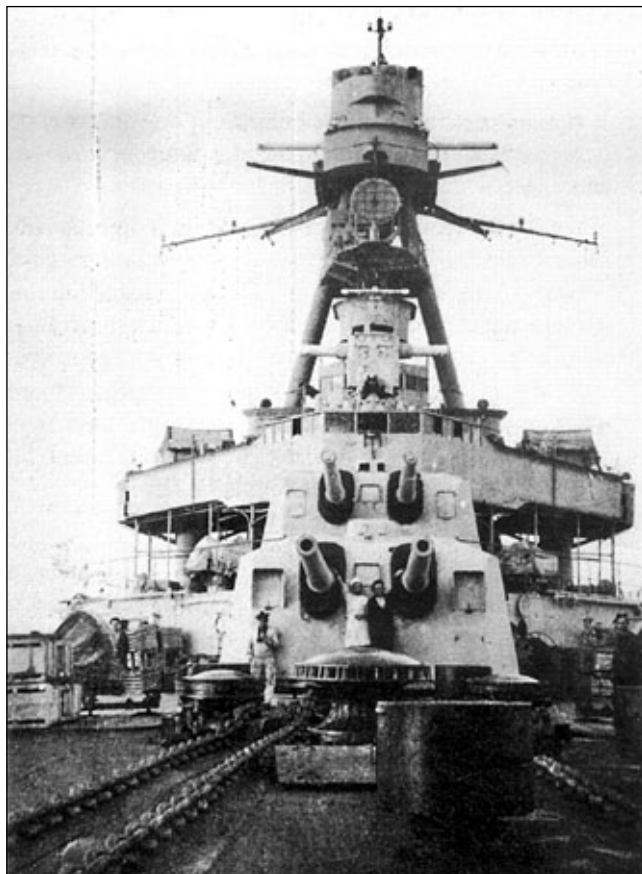
pośrednich. Kontradm. Gervais, który przeszedł na *Brestois*, powrócił na krążownik i rozkazał zakotwiczyć okręt blisko brzegu.

Około godz. 15.50 zaklinował się ster i rozpoczęła się agonia *Primauguet*. Niestety krążownik, który stanął na kotwicy o 15.53 był bezlitośnie masakrowany. Przez dłuższy czas próbował prowadzić ogień, jednak mimo bohaterskiej obrony walka była zbyt nierówna. Jednostka została ponownie zbombardowana przez amerykańskie samoloty i stanęła w ogniu. Jedna z bomb trafiła pomost dowodzenia, zabijając kmdr Mercier i destrukując jego sztab. Dowodzenie przeszło w ręce kmdr ppor L.E.Y.M. Courson, który wkrótce potem został śmiertelnie ranny. Kolejne bomby powodowały dalsze uszkodzenia i ofiary, a jednostka była już tylko wrakiem. Krążownik zatonął około 17.00 w pobliżu Roches Noires, pozostałych przy życiu ewakuowano z trudem po 19.00, zaś okręt płonął przez całą noc.

Dla samego *Primauguet* rachunek był olbrzymi, wielka liczba zabitych (różna w zależności od źródeł), bardzo wielu rannych, w tym liczni cięż-

Efekt bitwy z okrętami amerykańskimi 4 grudnia 1942 roku pod Casablanką. Wyrzucony na brzeg *Primauguet* (u góry) oraz niszczyciele *Albatros* i *Milan* (na dole z prawej).  
Fot. U.S. Navy via „Warship International”





Widok od dziobu na strukturę nadbudówki *Primauguet* ze stycznia 1942 roku (z lewej) i po bitwie pod Casablanką (z prawej).

Fot. zbiory Jean Lassague

ko. Prawie cudem kontradm. Gervais de Lafond, wcześniej ranny na pokładzie *Milan*, uniknął rzezi. Wyróżnienie Medalem Marynarki stanowiło wyraz hołdu jego odwadze w tym strasznym i tragicznym dniu.

Przez szereg lat wrak *Primauguet* leżał u wejścia do portu Casablanca, przypominając o bitwie i chybionym poświęceniu tych, którzy stracili w niej życie. W dniu 9 maja 1951 Skarb Państwa zaoferował resztki okrętu na sprzedaż jako złom.

Wśród 13 oficerów dowodzących *Primauguet*, 9 uzyskało stopnie admirałskie:

- Kmdr H.M. J. Valat, który nadzorował końcowy etap budowy krążownika i został jego pierwszym d-cą, otrzymał awans na stopień kontradm. 26 września 1929, w chwili przejścia na emeryturę;
- Kmdr E.L. Rivet, został 1 maja 1937 wiceadm, a następnie d-cą i Prefektem Morski 1 Regionu (Cherbourg) oraz 2 Regionu (Bizerta);
- Kmdr L.J.V. Douguet, został w 1929 kontradm. i d-cą w Bizercie;
- Kmdr Jean Decoux zasługuje na specjalną wzmiankę. Został wiceadm. oraz d-cą francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie w maju 1939,

a następnie 20 lipca 1940 generalnym gubernatorem Indochin. W czasie wojny pośród najgorszych trudności, podtrzymywał francuską obecność aż do japońskiej agresji. Po wojnie potraktowany niesprawiedliwie i skreślony z listy admirałów, później został przywrócono mu stopień i honory;

- Kmdr C.E. Ven został kontradm. 15 maja 1937 i d-cą w Brescie;
- Kmdr J.L.J. Mouren oraz kmdr P.J. Demotes-Mainard, zostali awansowani do stopnia kontradm. w związku z przejściem na emeryturę odpowiednio w 1938 i 1937 roku;
- Kmdr R.E. Leloup został kontradm 7 grudnia 1939, pełnił funkcję dyrektora generalnego personelu marynarki wojennej;
- Kmdr P.F. H. Goybet otrzymał swoje gwiazdki 15 listopada 1942 w związku z przejściem na emeryturę.

Na koniec warto wspomnieć o ostatnim d-cy *Primauguet* kmdr L.J.M. Mercier, który zginął na posterunku w czasie bitwy o Casablankę.

#### Podsumowanie

W toku wydarzeń, jakie rozegrały się między rokiem 1939 a 1945, dwa z trzech krążowników 8000 t zostały zatopione.

*Primauguet* został zatopiony 8 listopada 1942 w pobliżu Casablanki w toku beznadziejnego wyjścia w morze przeciwko potężnemu Task Force 34 U.S. Navy, ulegając połączoneму ostrzałowi krążowników *Augusta* i *Brooklyn* oraz bombowcom z lotniskowca *Ranger*. Z tej samobójczej w swej naturze misji nie wyciągnięto żadnych wniosków.

Podobny los spotkał *Lamotte-Picquet*, zatopiony 12 stycznia 1945 na dopływie rzeki Sajgon przez amerykańskie bombowce, gdzie pozostawał praktycznie rozbrojony od 1 stycznia 1944.

Trzeba pamiętać o wspaniałej roli, jaką odegrał ten krążownik w zwycięskiej bitwie z flotą Syjamu pod Koh-Chang, jaka rozegrała się w dniu 17 stycznia 1941. Przy okazji *Lamotte-Picquet* był jedynym francuskim krążownikiem, który wystrzelił torpedy do nieprzyjaciela i to z powodzeniem.

Jedynie *Duguay-Trouin* uczestniczył w operacjach na Morzu Śródziemnym:

- styczeń – czerwiec 1944 jako „szybki transportowiec wojska”;
- sierpień – październik 1944 jako część amerykańskiej grupy wsparcia ogniowego lądowania w Prowansji;



## Dowódcy „Duguay-Trouin”

Kmdr R.C.A. Dumont	01 sierpnia 1925 – 10 sierpnia 1927 (nadzór nad budową od 1.09.1924)
Kmdr C.F.H. Ogé	10 sierpnia 1927 – 19 sierpnia 1929
Kmdr F.E. Thouronde	19 sierpień 1929 – 19 sierpnia 1931
Kmdr J. Le Bonzec	19 sierpnia 1931 – 30 kwietnia 1932
Kmdr J.B.A. d'Harcourt	30 kwietnia 1932 – 25 sierpnia 1933
Kmdr V. Petit	25 sierpnia 1933 – 30 lipca 1934
Kmdr por. H.J.G. Gonet (czpo)	01 sierpnia 1934 – 05 października 1934
Kmdr R.L. Perot	06 październik 1934 – 01 września 1935
Kmdr por P.M.D. Tanguy (czpo)	02 września 1935 – 10 październik 1935
Kmdr J.J.L.H. Danbé	10 październik 1935 – 07 sierpnia 1936
Kmdr J.L.H.M. Nouvel de la Flèche	07 sierpień 1936 – 12 sierpień 1938
Kmdr J.M.C. Trolley de Prévaux	12 sierpnia 1938 – 10 październik 1940
Kmdr por. PB. J. Benac	10 październik 1940 – 10 październik 1942
Kmdr A.J. Michaud	10 październik 1942 – 26 październik 1943
Kmdr P.G. Toussaint de Quiévre-court	26 październik 1943 – 28 lutego 1945
Kmdr por, później kmdr J. Champion	28 lutego 1945 – 22 czerwca 1946
Kmdr por. R.L. Barthelemy	22 czerwca 1946 – 04 grudnia 1947
Kmdr R.L.B. Sacaze	04 grudnia 1947 – 10 sierpnia 1949
Kmdr P.F.V. M. Galleret	10 sierpnia 1949 – 19 maja 1951
Kmdr H.S.A. Tezenas de Montcel	19 maja 1951 – 15 grudnia 1951

## Dowódcy „Lamotte-Picquet”

Kmdr E.J.F. Cras	01 lutego 1926 – 10 stycznia 1927 (nadzór nad budową od 1.09.1925)
Kmdr E.A. Huau	10 stycznia 1927 – 20 września 1928
Kmdr E.A.H. Duplat	20 września 1928 – 28 kwietnia 1930
Kmdr J. Le Bonzec	28 kwietnia 1930 – 19 sierpnia 1931
Kmdr C.E. Ven	19 sierpnia 1931 – 15 październik 1932
Kmdr V. Petit	15 październik 1932 – 25 sierpnia 1933
Kmdr W.A. MacGrath	25 sierpnia 1933 – 01 września 1935
Kmdr M.V.E.R. Bastard	01 września 1935 – 08 lipca 1937
Kmdr R.M. Gribelin	08 lipca 1937 – 12 maja 1939
Kmdr M.D.R. Berenger <sup>(1)</sup>	12 maja 1939 – 31 marca 1941
Kmdr A.J.B. Commentry	01 maja 1941 – 31 październik 1942
Kmdr E.E.Y. Poher	31 październik 1942 – 31 grudnia 1943
Kmdr ppor. J.A.G. Mottez	01 stycznia 1944 – 12 stycznia 1945

<sup>1</sup> awansowany do stopnia kontradm. 26.03.1941, po 1-30 kwietnia 1941 C.F. Ducoroy, z-ca d-cy krążownika.

## Dowódcy „Primauguet”

Kmdr H.M. J. Valat	01 lutego 1926 – 01 lutego 1928 (nadzór nad budową od 10.02.1925)
Kmdr E.L. Rivet	01 lutego 1928 – 01 września 1928
Kmdr L.J.V. Douguet	01 września 1928 – 05 sierpnia 1929
Kmdr J. Decoux	12 sierpnia 1929 – 20 kwietnia 1931
Kmdr C.E. Ven	20 kwietnia 1931 – 19 sierpnia 1931
Kmdr J.L. J. Mouren	19 sierpnia 1931 – 01 marca 1932
Kmdr R. Homburger	01 marca 1932 – 01 kwietnia 1934
Kmdr D.J. Demotes-Mainard	01 kwietnia 1934 – 07 maja 1934
Kmdr R.E. Leloup	07 maja 1934 – 30 grudnia 1935
Kmdr P.M.M. Pavie	30 grudnia 1935 – 17 stycznia 1938 <sup>1</sup>
Kmdr J. Constantin	17 stycznia 1938 – 29 grudnia 1939
Kmdr P.F.H. Goybet	29 grudnia 1939 – 6 września 1941
Kmdr L.J. M. Mercier <sup>2</sup>	06 września 1941 – 08 listopada 1942

<sup>1</sup> za wyjątkiem okresu od 01.08.1936 do 20.10.1936, gdy kmdr Pavie był czpo d-cą okrętu liniowego *Lorraine*. W tym czasie krążownikiem dowodził kmdr por de la Forest Divonne, z-ca d-cy okrętu.

<sup>2</sup> zginął na pomoście dowodzenia w czasie bitwy o Casablanca, 8 listopada 1942.

• ostatecznie, 5 kwietnia – 5 maja 1945 przydzielony do „Sił Skrzydłowych” realizował podobne zadania na Riwierze Włoskiej.

*Duguay-Trouin* kontynuował swą długą służbę aż do roku 1951, realizując w większości przypadków misje wsparcia ogniowego oddziałów walczących na lądzie. ●

## Bibliografia

### Archiwalia:

- raporty z prób: *Primauguet* część 2 i 3, *Duguay-Trouin* część 2,3 i 4, *Lamotte-Picquet* część 3;
- techniczne dane dział kal. 155 mm oraz dział kal. 75 mm, Model 1922;
- atlas kadłuba *Primauguet* i *Duguay-Trouin*;
- atlas wież artyleryjskich *Primauguet* i *Duguay-Trouin*;
- Służba Historyczna Marynarki Wojennej Paryż;
- raporty z działań *Duguay-Trouin* 1940-1945, *Primauguet* i *Lamotte-Picquet*;
- obliczenia konstrukcyjne *Lamotte-Picquet*;
- dzienniki pokładowe.
- Służba Historyczna Marynarki Wojennej Tulon
- obliczenia konstrukcyjne *Primauguet* i *Duguay-Trouin*
- raporty z działań *Duguay-Trouin* 1926-1940 i 1945-1947
- listy załogi *Duguay-Trouin* 1927-1941, *Lamotte-Picquette* 1926-1942, *Primauguet* 1927-1941
- drobne dokumenty: rozkazy ministerialne, pisma obiegowe, instrukcje, notatki

Prace i książki Służby Historycznej Marynarki Wojennej:

*La Marine Française et Indochine 1939-45.*

*Le théâtre Atlantique, 1939-42 (Tomes 1 et 2).*

*Le Théâtre Méditerranée 1939-42 (Tomes 1 et 2).*

Zbiór raportów miesięcznych kierowanych do Przewodniczącego Rządu Tymczasowego Republiki Francuskiej, sierpień 1943 – maj 1944 oraz czerwiec 1945 – 1 lutego 1947.

Praca *Mémorial des Companons de la Libération*.

Tłumaczenie z języka angielskiego  
Maciej S. Sobański

Witalij W. Kostriczenko (Ukraina)



Unikalna fotografia lidera *Taszkient* wykonana krótko po zatopieniu okrętu.

Fot. zbiory Witalij W. Kostriczenko

# Czarnomorski „Pearl Harbor”

Badając działania bojowe na Morzu Czarnym w latach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej, nie sposób nie wspomnieć o ciężkich stratach, poniesionych przez radziecką flotę w wyniku nalotu niemieckiego lotnictwa na Noworossyjsk w dniu 2 lipca 1942 roku. Wydarzenia czarnomorskiego „Pearl Harbor” do chwili obecnej nie zostały w pełni zbada-  
dane i nadal kryją немало zagadek.

Przypomnijmy sytuację na Morzu Czarnym w kocu czerwca 1942 roku. Bohaterscy obrońcy Sewastopola resztkami sił walczyli z przeważającymi siłami wroga. Zaopatrzenie i ewakuację z oblężonego miasta zapewniały jedynie okręty nawodne i podwodne Floty Czarnomorskiej. Panowanie w powietrzu niemieckiego lotnictwa zapewniało wysoką efektywność blokady Sewastopola, wobec czego funkcje głównej bazy Floty Czarnomorskiej przejął port Noworossyjsk, znajdujący się w północno-wschodniej części Morza Czarnego.

Zatoka Noworossyjsk pod względem położenia i głębokości (od 10 m do 36 m) była jedną z lepszych na teatrze działań wojennych. Łączna długość linii

brzegowej w rejonie zatoki wynosiła 28 km, a powierzchnia akwatorium około 54 km<sup>2</sup>. Nabrzeża i akwatorium wewnętrznej redy chroniły przed falami Zachodnie i Wschodnie Moło. Znajdujące się u wejścia do zatoki Penajskie Ławice, rozdzielające zachodni i wschodni tor wodny, zostały zabezpieczone zaporami minowymi. W dniach 25-29 czerwca 1941 roku niszczyciel *Frunze* i trałowiec *Bszcz-412* postawiły obronną zaporę minową (280 min wz. 1926 r. i 115 min KB). Samo wejście do Noworossyjskiej Bazy Morskiej (NWMB) od początku wojny było zamykane zaporą bonową i sieciami przeciw okrętom podwodnym, zaś na wybrzeżu rozmieszczono posterunki, obserwujące sytuację na obszarze rejonu operacyjnego bazy. Daleki dozór morski w 50-milowej strefie prowadził okręt podwodny typu „M”, który w ciągu dnia patrolował na głębokości peryskopowej, a w nocy zajmował stałą pozycję. Bliski dozór morski do lipca 1941 r. prowadziły niszczyciele lub trałowce bazowe (po jednym), a następnie kutry dozorowe, torpedowe i opancerzone. Służba dozorowa prowadzi-

na była na linii przylądek Myschako – przylądek Dobo, a następnie również za wewnętrznym skrajem zapory minowej. W skład sił ochrony rejonu wodnego NWMB wchodziło 25 kutrów dozorowych, 16 kutrów trałowych oraz holownik *Kabardiniec*. 15 kutrów torpedowych bazujących w Falsziwyj Gelendzik, uczestniczyło również w obronie bazy od strony morza. Artyleria nadbrzeżna NWNB do chwili wybuchu wojny znajdowała się stadium zaczątkowym, składając się z 4 dział kal. 152 mm na przylądku Myschako, 3 dział kal. 130 mm w Gelendzik oraz kilku baterii dział kal. 45 mm do zwalczania kutrów torpedowych. Do końca 1941 r. dołączyły do nich 2 czterodziałowe baterie kal. 100 mm.

Obronę przeciwlotniczą Noworossyjsk na początku Wielkiej Wojny Ojczyźnianej zapewniał 134 OZAD PWO Floty Czarnomorskiej (samodzielny dywizjon plot.) z 15 działami kal. 76 mm oraz 36 OZAD ze składu 454 ZAP (pułku artylerii plot.) Krasnodarskiego dywizyjnego rejonu obrony plot (PWO) z 9 działami kal. 76 mm oraz 5 km plot. M-1.

W grudniu 1941 roku przerzucono pośpiesznie z Sewastopola do Noworosyjsk 62 ZAP (pułk artylerii plot.) oraz batalion reflektorów plot., które wraz z pozostałymi stworzyły podstawowy szkielet obrony plot. bazy, zaś d-ca 62 ZAP został równocześnie szefem obrony plot. NWMB. W dniu 1 stycznia 1942 roku w skład sił obrony plot. Noworosyjska wchodziło: 29 dział kal. 85 mm, 12 dział kal. 76,2 mm (wz. 1931/38), 14 dział kal. 76,2 mm (wz. 1915/28), 4 automatyczne działa kal. 37 mm, 4 km plot. M-1, 29 reflektorów, samodzielna kompania łączności oraz stacja radiolokacyjna RUS-2. W kwietniu 1942 r. w skład obrony plot. bazy włączono drugi dywizjon 454 ZAP (12 dział kal. 76,2 mm wz. 1931/38) Pod względem operacyjnym d-cy Noworosyjskiego bazowego rejonu obrony plot. (utworzonemu w maju 1942 r.) podporządkowany został również 62 IAP (pułk lotnictwa myśliwskiego), bazujący na lotniskach Anapa i Gajduk. W skład pułku wchodziły przestarzałe samoloty myśliwskie – I-16, I-15, I-153, zaś budowie lotniska na Myschako powstały opóźnienia.

Kierowanie myśliwcami odbywało się drogą radiową ze stanowiska dowodzenia obrony plot. bazy, a artyleria plot. za pomocą linii telefonicznych ze stanowiska d-cy obrony plot. NWMB. Występował ostry niedobór technicznych środków łączności, brakowało przenośnych radiostacji, aparatów telefonicznych, polowego kabla itp. Przed wybuchem wojny we Flocie Czarnomorskiej przeprowadzano próby stacji radiolokacyjnych RUS-1 i RUS-2. W grudniu 1941 jedna stacja radiolokacyjna RUS-2 została dostarczona do Noworosyjska z Sewastopola i ustawiona w rejonie Anapy (40 km na północ od Noworosyjska). Stacja RUS-2 posiadała mały promień działania (120 km), a co gorsza mogła pracować nie więcej niż 16 godzin na dobę. Informacje od operatorów stacji RUS-2 („Redut-40”) docierały do stanowiska dowodzenia obrony plot. Noworosyjska oraz na stanowisko dowodzenia brygady lotnictwa myśliwskiego. Z powodu braku amunicji, ogień zaporowy do samolotów przeciwnika był prowadzony rzadko. Do bombardowań nurkujących zwykle prowadzono ogień bezpośredni, a do celów wysoko latających – podstawową metodą było strzelanie z tablic PUAZO, później również z wykorzystaniem SON-2 (stacji naprowadzania dział). Nad obiektami o podstawowym znaczeniu w Noworosyjsku udało się zapewnić 6–8 warstw-

wy ogień artylerii plot. Średni rozchód amunicji na strącenie 1 samolotu przeciwnika wynosił od 1300 do 1960 pocisków średniego kalibru, równocześnie jednak brak automatycznej artylerii plot., wielkokalibrowych karabinów maszynowych plot. oraz racjonalnie rozmieszczonych stanowisk zadymiania, jeszcze bardziej komplikowały walkę z lotnictwem przeciwnika.

Od strony wschodniej Zatokę Noworosyjską zamykały dwa równoległe pasma wzgórz – Warada i Swincowyj, stanowiące północno-zachodni kraniec głównego grzbietu Kaukazu. Grzebień pasma Warada (wysokość – 546 m) przebiegał w rejonie zatoki w odległości 2-3 km od linii brzegowej wyróżniał się ostrymi stokami, o kącie dochodzącym do 60°. Pasma Swincowyj, pod względem wysokości ustępowało Warada i było po przecinanane głębokimi dolinami. Naloty niemieckiego lotnictwa zwykle następowały z kierunku Przełęczy Markowskiej, początkowo pojedynczymi maszynami lub grupami do 10 samolotów Ju-88, przeprowadzającymi bombardowanie z lotu nurkowego. Podstawowe siły nieprzyjacielskiego lotnictwa były zaangażowane pod Sewastopolem i Kerczem, jednak nawet epizodyczne naloty ukazywały oczywistą słabość bazowej obrony plot. Noworosyjska. W trakcie nalotu 2 listopada 1941 r. 2 bomby o wagoniarze 250 kg dosięgły nowy krążownik *Woroszyłow*, którego remont zajął 4 miesiące. W trakcie nalotu w dniu 10 kwietnia 1942 r. ponownie ciężko uszkodzony został krążownik *Woroszyłow*, zaś niszczyciele *Sposobnyj* i *Niezamożnik* zostały nieznacznie uszkodzone. Od tej pory Niemcy rozpoczęli częste zmasowane naloty na Noworosyjsk. W ciągu 13 dni kwietnia ponad 400 nieprzyjacielskich samolotów przeprowadziło 11 dziennych i 13 nocnych nalotów. Z powodu nalotów trzeba było przebazować do Poti szkolny dywizjon okrętów podwodnych. Z uwagi na możliwy desant przeciwnika na wybrzeżu ustawiono około 10 tys. min przeciwpiechotnych.



Niemiecki bombowiec Ju-88 w locie nad górami Kaukazu.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

Obronę lądową miasta zabezpieczały pododdziały 47 i 56 armii, zaś flota wydzieliła około 2 tys. żołnierzy piechoty morskie. Mimo podjętych prób, w tak krótkim czasie nie udało się uporządkować obrony Noworosyjska. Trzykrotnie zmieniano się dowództwo Noworosyjskiej Bazy Morskiej i nowi oficerowie nie mogli realnie uzgodnić współdziałania wszystkich systemów obrony oraz relacji z dowództwem lądowym. Dowódca Floty Czarnomorskiej w-adm. F.S. Oktiabrski znajdował się w oblężonym Sewastopolu i dopiero w dniu 1 lipca 1942 r. o godz. 05.00 rano przeleciał na Kaukaz. Oceny rzeczywistej sytuacji w Noworosyjska nie zdążył jednak zrobić. Przez port przewijało się codziennie 14-16 okrętów i statków z ładunkami i uzupełnieniami dla frontu, wobec czego konieczność rozśrodkowania i maskowania dziesiątków jednostek była oczywista. Jeszcze wieczorem 27 czerwca 2 holowniki wprowadziły do portu, holując za rufę, uszkodzony niszczyciel *Taszkient*. Okręt postawiono przy nabrzeżu Elewatorowym, bowiem znajdujący się w bazie dok był zajęty, i zaczęto przygotowywać przejścia na remont do Poti. Podstawowa część prac zabezpieczających niezatapialność jednostki została zakończona do godz. 20.00 w dniu 1 lipca i na ZFKP (zapasowe stanowisko dowodzenia Floty, znajdujące się 9 km od Noworosyjska) zameldowano gotowość okrętu do przejścia. Z uwagi na złe prognozy pogody termin przejścia przesunięto o dobę. Poza tym,

jeszcze 26 czerwca lider odwiedził d-ca Frontu Północno-Kaukaskiego marszałek S.M. Budionny, który ocenił męstwo załogi *Taszkient*. Ceremonię nagrodzenia członków załogi oraz wręczenia jednostce gwardyjskiej bandery, zaplanowano na 2 lipca, a po jej zakończeniu okręt własnych siłach miał o godz. 14.00 wyruszyć do Poti. Rankiem 1 lipca do bazy dotarły Sewastopola okręty podwodne *D-5*, *M-31* oraz *M-54*, a do Sewastopola wyruszyły trałowce bazowe *Wzryw* i *Zaszczytnik* oraz dozorowce (SKA) *NN 028*, *029*, *046*, *052*, *071*, *088*, *0105* i *0114*. W tym dniu nad portem przeleciał niemiecki samolot rozpoznawczy, który z wysokości 5000 m sprawdził dyslokację jednostek w bazie.

Nastąpił koniec tragiczny dzień 2 lipca 1942 roku. W nocy kropił drobny deszcz, a rankiem niebo nie całkiem jeszcze zdołało oczyścić się z obłoków. Wiał północno-wschodni wiatr o sile 1°, zaś stan morza nie przekraczał 2°. O godz. 11.00 operator stacji radiolokacyjnej *RUS-2* odkrył grupowe cele. Samoloty leciały na niewielkiej wysokości nad doliną, zbliżając się do Noworossyjska od strony lądu. Zwykle tę trasę wykorzystywały radzieckie bombowce przy lotach na linię frontu na Krymie. Dane z radiolokatora zostały natychmiast przekazane do sztabu obrony plot. Noworossyjskiego rejonu bazowego. Jednak karygodne niedbalstwo szefa obrony plot. bazowego rejonu i operacyjnych dyżurnych sztabu obrony plot., w następstwie nieprawidłowej oceny powstałej sytuacji, doprowadziły do tego, że środki obrony plot rejonu nie zostały postawione w stan gotowości. Wykryty grupowy cel powietrzny – 64 bombowce nurkujące *Junkers Ju-88* (ze składu 1/KG-76) pod eskortą 13-14 myśliwców *Messerschmitt Bf-109* (myśliwce przeciwnika zostały użyte w nalocie na Noworossyjsk po raz pierwszy) zbliżał się bez przeszkód do portu.

O godz. 11.20 niespodziewanie z chmur wynurzyły się niemieckie nurkowce i na beztroską bazę posypały się bomby (ogółem zrzucono 170 bomb o wagomiarze 250-1000 kg). Nalot trwał wszystkiego 15 minut, jednak jego skutki były straszne. Wybuchły silne pożary w porcie, elewatorze, składach i na nabrzeżach. W rezultacie nalotu zostały zatopione: lider *Taszkient*, niszczyciel *Bditielnij*, transportowiec sanitarny *Ukraina* (5770 t), kadłub nieukończonego transportowca *Proletarij* (1123 t), holownik ratowniczy *Czernomor*, 3 kutry rybackie i barka. Uszkodzone zostały:

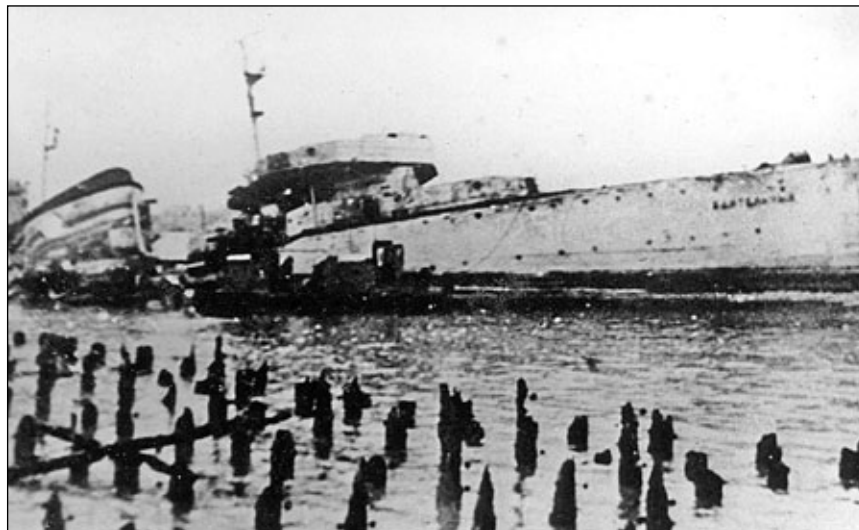
krążownik *Komintern*, niszczyciele *Soobrazitelnyj* i *Niezamożnik*, dozorowce *Sztorm* i *Szkwał*, okręt podwodny *L-24*, kuter torpedowy *N 41*, transportowiec *Kursk* oraz dok pływający z transportowcem *Woroszyłow*. Pływającego doku o udźwigu 4000 t nie udało się wyremontować i w czasie opuszczania Noworossyjska przez oddziały radzieckie został zatopiony. W trakcie nalotu zginęło 106 wojskowych, w tym 9 oficerów, a rannych zostało dalszych 164, w tym 11 oficerów. Straty ludności cywilnej były mniejsze i wyniosły 8 zabitych i 87 rannych. Po dokonaniu bezkarnego bombardowania, samoloty przeciwnika oddaliły się. Radzieckie myśliwce pojawiły się dopiero w momencie wycofywania się nieprzyjaciela. W podjętych atakach zdołały zestrzelić 3 samoloty *Ju-88*. Na własne lotniska nie powrócił 1-samolot *Jak-1* i 1 *ŁaGG-3* (wg materiałów Sprawa SzT-1256, arkusze 8-24).

Atak nieprzyjacielskiego lotnictwa został przeprowadzony do tego stopnia nieoczekiwanie, że na wielu okrętach alarm bojowy został ogłoszony dopiero, gdy rozległy się wybuchy bomb. Lider *Taszkient* był jednym z głównych celów ataku, jednak jego załoga nie zdołała podjąć żadnych kroków dla odparcia nalotu. Jedna z bomb eksplodowała na pirsie, obsypując okręt ziemią, 2 bomby o wadze 250 kg wybuchły w przedziale dziobowej maszynowni, a kolejne 2 w rufowej części jednostki. Wybuchy przełamały kadłub lidera w rejonie wręgi nr 75, a pierwsza wyrzutnia torpedowa została wyrzucona na elewator. Dowódca okrętu – kpt. II rangi (kmdr por.) W.N. Jeroszenko siłą wybuchu został wyrzucony za burtę. Po 1 – 2 minutach

*Taszkient* zatonał przy nabrzeżu nr 3 na głębokości 10 m z przechyłem na lewą burtę 19 – 21°. Dowódca okrętu wyszedł z wody, korzystając z drabinki na kominie, zatopionej jednostki. Wybuchy bomb wyrwały dziobową nadbudówkę i pokład, uszkodziły i zatopiły przedziały kotłowni nr 1 i 2 oraz dziobowej maszynowni, zatopiony został również przedział kotłowni nr 3. Na rufie na lewej burcie powstały 3 przebicie o łącznej powierzchni 47 m<sup>2</sup> oraz przebicie pokładu (3 m<sup>2</sup>). Na prawej burcie w dziobowej części okrętu kolejne 4 przebicie o łącznej powierzchni 32 m<sup>2</sup>, a na pokładzie dziobowym 2 przebicie (1,1 m<sup>2</sup>). W kadłubie naliczono setki drobnych przebić, uszkodzeniu uległo 7 grodzi poprzecznych oraz zostało rozerwane poszycie. Wydobyć lidera oraz jego odbudowa okazały się niemożliwe, wobec czego z okrętu zdemontowano uzbrojenie artyleryjskie i torpedowe, dalmierze oraz wyposażenie nawigacyjne. *Taszkient* został wydobyty w dniu 30 sierpnia 1944 roku i rozebrany na złom.

Niszczyciel *Bditielnij* (proj. 7) cumował przy Nabrzeżu Drzewnym, w odległości 50 m od *Taszkient*, a załoga przygotowywała się do eskortowania lidera w czasie przejścia do Poti. Do lewej burt niszczyciela przycumowany był okręt podwodny *L-24*, a za rufą barka. Jedna bomba o wadze 250 kg wybuchła między rufą a nabrzeżem, w rejonie kubryków nr 4 i 5, zrywając cumy. Rufa okrętu odeszła od nabrzeża. Kolejne 3 bomby eksplodowały w wodzie w odległości 10 m od burty, zasypując okręt błotem, iłem i odłamkami. Jeszcze jedna bomba wybuchła między nabrzeżem a kadłubem w rejonie dziobowej maszynowni

Niszczyciel *Bditielnij* uległ całkowitemu zniszczeniu w efekcie trafień bombami lotniczymi i eksplozji własnych bomb głębinowych. Fot. zbiory Witalij W. Kostriczenko





Przewrócony na lewą burtę wrak *Ukrainy*.

Fot. zbiory Witalij W. Kostriczenko

oraz przedziału kotłowni nr 3, rozrywając poszycie prawej burty. Woda zaczęła szybko zatapiać maszynownię. Najtragiczniejsze w skutkach było jednak trafienie 500 kg bomby lotniczej w pokład na lewej burcie w rejonie komina. Bomba przebiła okręt na wylot i rozerwała się pod jego dnem. W górę wyrzucił słup białego i czarnego dymu, wybuchł silny pożar paliwa. Po upływie 10 minut, o godz. 11.35 od płomieni eksplodowały torpedy w dziobowej wyrzutni torpedowej i kadłub niszczyciela przełamał się na pół. *Bditielnyj* tonął szybko z przechyłem na lewą burtę. Na okręcie podwodnym *L-24* załoga zdołała przeciąć cumy, dając możliwość odejścia od ginącego niszczyciela. Kadłub lekkiego okrętu podwodnego został uszkodzony odłamkami, a pożar który wybuchł udało się szybko ugasić. Rany i oparzenia odniosło 7 ludzi, a kolejny 2 zostało zabitych. Po niewielu minutach doszło do kolejnej eksplozji, tym razem eksplodowały bomby głębinowe w rufowej części niszczyciela, a także zapas amunicji w komorach Nr 3 i Nr 5. *Bditielnyj* zatonął na głębokości 9 m z przechyłem 15° na lewą burtę i przegłębieniem na rufę. Niektóre elementy kadłuba zostały siłą wybuchu rozrzucone i spadły w centralnej części miasta. Kadłub niszczyciela został wydobyty dopiero we wrześniu 1944 roku i rozebrany na złom.

Transportowiec sanitarny *Ukraina* w czasie przeprowadzanego remontu był wykorzystywany w charakterze szpitala i stał na kotwicach. W czasie nalotu został trafiony bombą lotniczą o wadze 500 kg, a dalszych kilka bomb eksplodowało w wodzie w pobliżu lewej burty

w dziobowej części jednostki. Wskutek bezpośredniego trafienia transportowiec szybko zatonął na głębokości 8 m z przechyłem na lewą burtę i przegłębieniem na dziób. W roku 1944 kadłub *Ukrainy* został również wydobyty, jednak z uwagi na dużą skalę zniszczeń postanowiono jednostki nie odbudowywać, a przeznaczyć na złom.

Krażownik szkolny-stawiacz min *Komintern* cumował lewą burtą przy Wschodnim nabrzeżu przystani Nr 3. Na krażowniku zdołano ogłosić „Alarm bojowy” doliczając się około 28 wybuchów bomb w wodzie przy prawej burcie. Jedna bomba o wadze 500 kg przeszła przez przedni komin, przebiła pokłady górny i mieszkalny, a eksplodowała dopiero na pokładzie pancernym o godz. 11.24. nad okrętem uniósł się słup dymu, płomieni i pyłu węglowego. Załogę raziły setki odłamków. W wielu pomieszczeniach krażownika zgasło światło, a w kubrykach i kotłowni nr 2 wybuchł pożar. Płomienie w rejonie komory amunicyjnej Nr 5, groziły wybuchem przechowywanej amunicji wobec czego komorę trzeba było zatopić. Ogniska pożaru zdołano zlikwidować po upływie 7 minut, a grupy awaryjne pobieżnie usunęły uszkodzenia w przedziałach maszynowni i kotłowni, przywróciły zasilanie elektryczne oraz łączność. Już o godz. 18.35 okręt mógł opuścić Noworossyjsk i z prędkością 8 węzłów w towarzystwie kutrów dozorowych *NO 75* i *NO 95* odejść do Poti.

Niszczyciel *Soobrazitielnyj*, ocalał dzięki szczęśliwemu przypadkowi. W chwili nalotu na niszczycielu prowadzono zaplanowane ćwiczenia obrony

przeciwlotniczej, wobec czego zdołano natychmiast otworzyć ogień do nurkujących samolotów. Trzy Junkersy zostały zmuszone do zejścia z bojowego kursu i ich bomby spadły obok niszczyciela, który w ten sposób zdołał uniknąć bezpośrednich trafień. Jedna bomba o wadze 500 kg eksplodowała na torowisku kolejowym w odległości 5 m od burty. Pokład dziobowy niszczyciela został zasypany ziemią i zardzewiałymi szynami, które silnie przytrzymały okręt przy nabrzeżu. Ich usunięcie kosztowało załogę wiele trudu. *Soobrazitielnyj* również pośpiesznie opuścił Noworossyjsk w obawie przed powtórным nalotem.

Dozorowiec *Sztorm* został uszkodzony przez odłamki eksplodujących w pobliżu bomb, a jego pokład zawaliły kłęby zardzewiałego stalowego drutu, rozrzucone siłą wybuchu w sąsiednim magazynie.

W niektórych wspomnieniach do liczby ofiar owego dnia zalicza się również transportowiec *Kubań* (3113 t), jednak niesłusznie. *Kubań* został zatopiony znacznie później, w czasie nalotu na Noworossyjsk przeprowadzonym przez 25 samolotów typu Heinkel He-111 w dniu 11 sierpnia 1942 roku. O godz. 15.10 transportowiec został trafiony 250 kg bombą, i zatonął przy nabrzeżu.

W dniu 2 lipca niemieckie lotnictwo przeprowadziło również zmasowane naloty na Anapę i Temriuk. W czasie nalotu 32 samolotów Ju-88 na Anapę zostały zatopione transportowiec *Elbrus*, kuter torpedowy *N33* oraz szkuner *Dniestr*, a uszkodzenia odniosła kanonierka *Krasnaja Abchazja*. W Temriuk bezpośrednie trafienie zatopiło kanonierkę *N 4* (eks-*Znamja Socjalizma*), na której zginęło 12 ludzi. Uszkodzone zostały kuter trałowy *Tajfun* oraz transportowiec *Sacco i Vanzetti*. Na podejściach do Temriuk 4 bombowce zatopiły kuter torpedowy *N 112*.

Po trzech dniach niemieckie lotnictwo powtórzyło nalot na Noworossyjsk, jednak tym razem zaledwie jeden Junkers zdołał przerwać się do miasta, jednak i on został zestrzelony przez radzieckie myśliwce. Tragiczna lekcja nie poszła na marne, jednak za jaką cenę!

Tak pokrótce przedstawiały się wydarzenia tragicznego dla naszej floty dnia. Oceniając tę operację dziś po ponad sześćdziesięciu latach, trzeba zauważyć, że strona niemiecka zdołała uzyskać pełne taktyczne zaskoczenie dzięki mądrym wykorzystaniu wojennego podstępów. Nieprzyjaciół zdołał precyzyjnie rozpoznać system obrony bazy

w Noworossyjsku, skład i rozmieszczenie sił obrony plot. Dzięki codziennemu rozpoznaniu powietrznemu wróg zdołał określić dyslokację okrętów w Zatoce Noworossyjskiej i wcześniej wyznaczyć poszczególne cele dla nalotu. Pozorny spokój i przerwa w bombardowaniach uspiły czujność dowództwa obrony plot. bazy. Do sukcesu Niemców w niemałym stopniu przyczyniło się również ignorancja i beztroška dowództwa floty i bazy, nie umiejących zorganizować należytej obrony Noworossyjsku, oraz brak jednego dowództwa obrony zarówno z morza, lądu jak i powietrza. Duży negatywny wpływ miały również nieprzyjazne wzajemne relacje szeregu osób zajmujących dowódcze stanowiska, ogólna atmosfera tego czasu, krępująca osobistą inicjatywę w obawie przed represjami. Baterie nadbrzeżne nie były dostatecznie wyposażone w środki łączności, brakowało sieci wysuniętych posterunków korygujących ogień plot. Ogień plot. prowadzono intensywnie, jednak bez żadnego systemu, brakowało jego koordynacji i naprowadzania na cele. Obowiązki szefa obrony plot. bazy pełnił dowódca 62 pułku artylerii plot. Takie pomieszanie kompetencji wywierało negatywny wpływ na obronę bazy przed zagrożeniem z powietrza. Zlekceważenie przez dowództwo informacji ze sta-

cji radiolokacyjnej RUS-2 o zbliżaniu się do bazy nierozpoznanych samolotów, doprowadziło do tego, że w porę nie został ogłoszony alarm powietrzny, nie wysłano myśliwców na przechwycenie, nie rozśrodkowano jednostek w porcie oraz nie uruchomiono zadymiania. Nieprzyjacielskie bombowce nie napotkały ognia zaporowego, co umożliwiło spokojne celowanie oraz bezkarnie zrzucanie bomb. Równoczesne skoncentrowanie w bazie dziesiątków jednostek przy zagrożeniu nalotem, po nieprzyjacielskich lotach rozpoznawczych w żaden sposób nie usprawiedliwia dowództwa floty. Powoływanie się przy tym na sztormową pogodę, która zadecydowała o wstrzymaniu wyjścia w morze *Taszkient* i *Bditielnyj*, także nie znajduje uzasadnienia. Wina operatorów sztabu, obrony plot. nie budzi wątpliwości, jednak pośpieszne rozstrzelanie „winowajców” bez sądu i śledztwa, do chwili obecnej wzbudza krytykę w środowisku floty.

Kto w rzeczywistości zawinił, że nie zostały podjęte niezbędne decyzje o postawieniu w stan gotowości środków obrony plot. bazy, nie jest do dziś jasne. W tym tkwi także jedna z zagadek czarnomorskiego „Pearl Harbor”.

Powszechnie znane są rezultaty uderzenia japońskiego lotnictwa na Pearl Harbor, a brytyjskiego na bazę w Taren-

cie. Podobne wydarzenia, o różnej skali, miały miejsce relatywnie często, i lekce z nich wyniesione z reguły nie szły na marne. Zupełnie inny przebieg miały wydarzenia w Sewastopolu, gdy w nocy 22 czerwca 1941 roku wykryto nierozpoznane samoloty. W tym strasznym czasie podjęto nadzwyczajnie śmiałą i odpowiedzialną decyzję o otwarciu do nierozpoznanych samolotów ognia ze wszystkich środków obron plot. bazy. W rezultacie, lotnictwo przeciwnika nie zdołało wykonać swego zadania i postawić min precyzyjnie w wejściu do bazy.

Sewastopol, jako główna baza wciąż jeszcze istniejącej Floty Czarnomorskiej, pozostaje bielmem w oku naszych nieprzyjaciół. Staliśmy się świadkami i uczestnikami dramatu naszej Ojczyzny. Na naszych oczach rozpada się potężne państwo, toczone od wewnątrz przez czerw. W tej sytuacji u wielu tak zwanych „przyjaciół” pojawia się apetyt uszczknąć choć kawałek. Niezbędna jest więc znajomość naszej przeszłości historycznej, przeanalizowanie błędów i wyciągnięcie z nich właściwych wniosków tak by nie dopuścić do kolejnego „Pearl Harbor”. ●

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

Wrak *Taszkienta* w trakcie powojennego podnoszenia przez ekipę EPRON. W oddali widoczne góry znad których nadleciał feralny w skutkach niemiecki nalot lotniczy.

Fot. zbiory Witalij W. Kostriczenko



Wykonana w dniu 7 maja 1945 roku w Filadelfii fotografia krążownika *Chicago* (CA-136) – jednego z dwóch zbudowanych przez Philadelphia Navy Yard. Jednostki typu *Baltimore* wchodzące do służby w 1945 roku otrzymywały radary dozoru powietrznego SK-2, a dalecełowniki ich artylerii uniwersalnej zestawu Mk 12/22. Fot. zbiory Arthur D. Baker III



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

## Budowa okrętów

Uchwalona w dniu 19 lipca 1940 roku ustawa o „Flocie Dwóch Oceanów” umożliwiała zwiększenie sumarycznego tonażu okrętów amerykańskich o 70%. Na jej podstawie prezydent Franklin D. Roosevelt zdecydował min. o budowie kolejnych ciężkich krążowników, które miałyby zastąpić przestarzałe jednostki tej klasy. Mimo, że rozpoczęto już wówczas prace projektowe nad krążownikami o bardziej satysfakcjonującej charakterystyce, Rada Główna poświęcając swoje oczekiwania na rzecz szybszej budowy zdecydowała o budowie kolejnej serii ciężkich krążowników według poprzedniego projektu. Dzięki temu, w dniu 9 września 1940 roku w tej samej stoczni zostały zamówione cztery kolejne krążowniki typu *Baltimore*, dla których przewidziano sygnatury od CA-72 do CA-75. Ponieważ priorytet miała wówczas budowa lekkich krążowników prace związane z budową jednostek typu *Baltimore* posuwały się stosunkowo wolno. Do końca 1941 roku położono stępki zaledwie czterech okrętów pierwszej serii wodując do końca lipca następnego roku jedynie kadłub lidera typu. W dniu 9 lipca 1942 roku Kongres Stanów Zjednoczonych autoryzował natomiast w ramach wojennego programu rozbudowy floty budowę

kolejnych szesnastu ciężkich krążowników, dla których przewidziano sygnatury od CA-122 do CA-138.

Na początku października 1942 roku Biuro Okrętów przedstawiło propozycję modyfikacji projektu krążowników typu *Baltimore* podobnie do należącego do typu *Cleveland* lekkiego krążownika *Fargo* (CL-106)<sup>2</sup>. Najważniejszymi z tych zmian były: zmniejszenie szerokości kadłuba w jego części rufowej, poprowadzenie kanałów spalin przez jeden komin, usytuowanie centrali bojowej wewnątrz cytadeli pancernej, zmiana kształtu nadbudówki oraz zamiana miejscami dalecełowników artylerii głównej i uniwersalnej. Propozycje powyższe zostały zatwierdzone przez Szefa Operacji Floty admirała Ernesta J. Kinga w dniu 11 listopada 1942 roku.

Opracowanie zmienionego projektu ciężkich krążowników oraz budowę według niego nowych okrętów powierzono wiodącej dla jednostek typu *Baltimore* stoczni Bethlehem Steel Co. w Quincy. Ponieważ jednak stocznia ta była mocno obciążona budową okrętów różnych klas, budowę ciężkich krążowników o sygnaturach od CA-130 do CA-133 zdecydowano się przenieść do stoczni New York Shipbuilding Co. w Camden, w stanie Nowy Jork. Kontrakt na budowę okrętów o sygnaturach od CA-135

do CA-138 został natomiast podpisany w dniu 9 lipca 1942 roku z Philadelphia Navy Yard w Filadelfii w stanie Pennsylvania. W związku z tym, że obydwie te stocznie były gotowe do rozpoczęcia budowy przydzielonych im jednostek zanim Bethlehem Steel Co. była w stanie ukończyć wprowadzanie zmian do projektu roboczego, zdecydowano o budowie w nich ciężkich krążowników w dotychczasowej konfiguracji typu *Baltimore*. Według zmienionego projektu miały być natomiast zbudowane w Bethlehem Steel Co w Quincy okręty o sygnaturach od CA-122 do CA-129 oraz druga para jednostek ze stoczni marynarki w Filadelfii<sup>3</sup>. Dziesięć tych krążowników jest klasyfikowanych jako osobny typ *Oregon City*.

Powstające w Bethlehem Steel Co. w Quincy krążowniki pierwszej serii (od CA-68 do CA-71) zostały wprowadzone do służby pomiędzy kwietniem, a grudniem 1943 roku. Budowa kolejnych okrętów typu *Baltimore* rozciągnę-

1. Tzw. Vinson-Walsh Act lub Two-Ocean Navy Act.

2. Oprócz *Fargo* (CL-106) wg zmienionego projektu został jeszcze ukończony tylko jeden krążownik typu *Cleveland* – *Huntington* (CL-107).

3. Wg Norman Friedman *U.S. Cruisers... Dictionary of American Naval Fighting Ships* podaje natomiast, że w zmienionej konfiguracji miał być budowany tylko krążownik o sygnaturze CA-138.



ła się w czasie tak, że w następnym roku wszedł do linii tylko pierwszy z krążowników drugiej serii – *Pittsburgh* (CA-72). Większość z pozostałych jednostek (CA-73–75, CA-130–132 oraz CA-135 i CA-136) ukończono do września 1945 roku. Ostatni z krążowników typu – *Toledo* (CA-133) został wprowadzony do służby w następnym roku. Spośród krążowników typu *Oregon City* budowa większości jednostek będących w różnych stanach zaawansowania, podobnie jak wielu innych niepotrzebnych już dla odniesienia zwycięstwa okrętów amerykańskich, została przerwana w dniu 11 sierpnia 1945 roku. Następnego dnia zdecydowano o anulowaniu budowy sześciu z tych jednostek. Spośród czterech pozostałych, do końca 1946 roku w konfiguracji ciężkich krążowników ukończono trzy okręty o sygnaturach (od CA-122 do CA-124). Ostatnia z jednostek typu *Oregon City* – *Northampton* (CA-125) została wprowadzona do służby w 1953 roku jako pierwszy amerykański krążownik dowodzenia<sup>4</sup> o sygnaturze CLC-1.

### Krążowniki typu „Oregon City”

Kształt kadłubów ciężkich krążowników typu *Oregon City*, będących modyfikacją typu *Baltimore*, pozostał w zasadzie nie zmieniony – wyjątkiem było zmniejszenie szerokości jego części rufowej. Zrezygnowano ze wszystkich drzwi wodoszczelnych w grodziach poprzecz-

nych poniżej pokładu drugiego. Ponieważ w konsekwencji tego utracono możliwość komunikacji pomiędzy częścią dziobową i rufową okrętów dokonano zmian w rozplanowaniu pomieszczeń załogowych w tych rejonach. Aby poprawić pola ostrzału artylerii uniwersalnej i przeciwlotniczej kształt przednich nadbudówek jednostek zmieniono na podobny do lekkich krążowników typu *Cleveland*, z powiększonymi jednak pomostami sztabowymi. Centrala bojowa krążowników typu *Oregon City* została przeniesiona do wnętrza cytadeli pancерnej. W przedniej części ich nadbudówki dziobowej pozostawiono wieżę dowodzenia opancerzoną płytami o grubości 64 mm, która była jednocześnie sterownią. Poniżej usytuowano kabinę nakresów dowodzenia. Wzmocniona została dolna ochrona wszystkich magazynów ładunków prochowych i amunicyjnych komór roboczych, którą w obrębie tych przedziałów stanowiło dno potrójne. Całkowity ciężar kadłubów krążowników typu *Oregon City* wynosił 7067 ton, a ciężar ich wyposażenia 865 ton. Wyporność lekka krążownika *Oregon City* (CA-122) była określana na 13 271 ton, a standardowa wyporność projektowa na 13 700 ton. Dla wyporności pełnej jednostki wynoszącej 17 960 ton przy zanurzeniu 7,523 m, wysokość metacentryczna wynosiła 1,59 m, a maksymalne ramię prostujące 0,975 m przy kącie 42°.

Jak wspomniano już wyżej najbardziej widoczną różnicą pomiędzy krążownikami typu *Oregon City* a typem *Baltimore*, z którego się wywodziły było poprowadzenie kanałów spalin ze wszystkich kotłów poprzez pojedynczy komin. Został on usytuowany nad przedziałami przylegającymi do grodzi oddzielającej przednią maszynownię od pierwszej od dziobu kotłowni rufowej. Podobnie jak krążowniki typu *Baltimore* jednostki były wyposażone w spalarki śmieci, których wyloty gazów spalinowych poprowadzono wzdłuż tylnej tworzącej komina wyprowadzając je ponad wydmuchami zaworów bezpieczeństwa kotłów. Maszyny okrętu, w stanie napełnionym mediami ciekłymi ważyły 2230 ton. Zapas oleju smarnego wynosił 22 tony, wody kotłowej 229 ton, a paliwa lekkiego 63 tony. Przy zapasie paliwa ciężkiego wynoszącym 2557 ton i prędkości marszowej 15 węzłów zasięg krążowników typu *Oregon City* wynosił 10 000 Mm.

W konfiguracji artylerii głównej i uniwersalnej krążowników typu *Oregon City* nie wprowadzono żadnych zmian w stosunku do jednostek typu *Baltimore*. Podobnie jak dalsze serie poprzedników, krążowniki typu *Oregon City* były uzbrojone w czterdzieści osiem działek przeciwlotniczych kalibru 40 mm

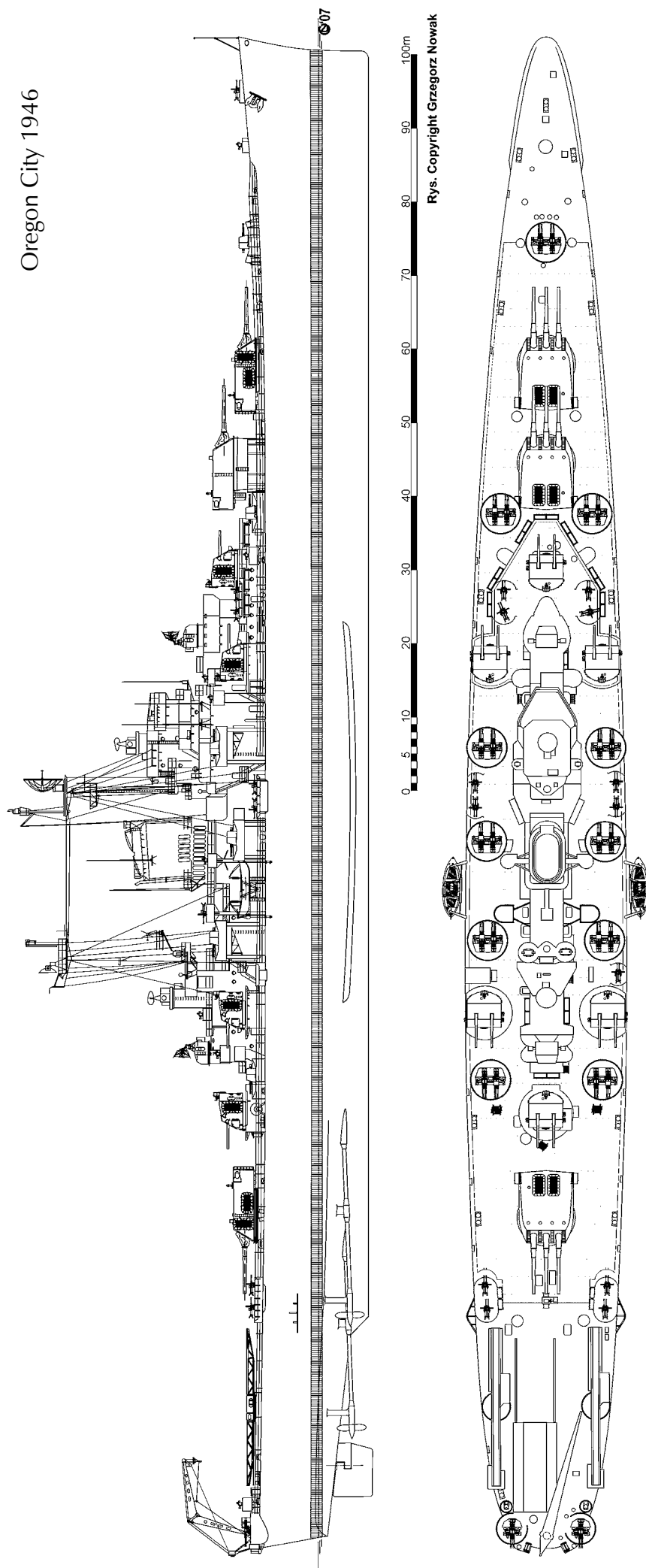
4. Patrz: Część VII artykułu o amerykańskich okrętach dowodzenia „OW” 5-6/2006.

*Albany* (CA-123) – drugi z ciężkich krążowników typu *Oregon City* sfotografowany w Bostonie w przeddzień wejścia do służby. Na masztach przednich jednostki nosiły anteny radarów SK-2, na tylnych anteny stacji radiolokacyjnych naprowadzania myśliwców SP oraz niżej anteny systemu przeciwdziałania radioelektronicznego TDY.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III







systemu Boforsa usytuowanych na jedenastu stanowiskach poczwórnych oraz dwóch podwójnych zlokalizowanych po obu stronach dźwigu lotniczego na rufie. Małokalibrową artylerię przeciwlotniczą okrętów dopełniały 24 działka kalibru 20 mm Oerlikon zamontowane na podwójnych stanowiskach Mk 24. Całe uzbrojenie krążownika *Oregon City* (CA-122) ważyło 1026 ton.

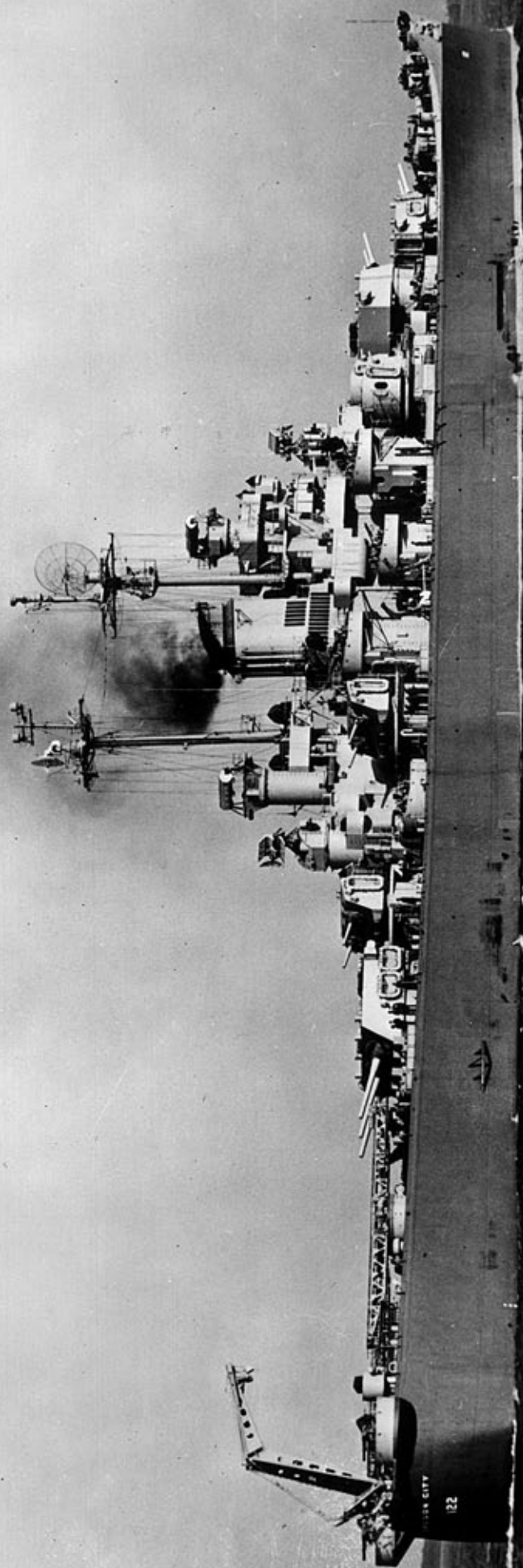
Konfiguracja dalocelowników krążowników typu *Oregon City* była odwrotna niż jednostek typu *Baltimore*: na podstawach wieżowych nadbudówek rufowych usytuowano dalocelowniki Mk 34 artylerii głównej, a pod nimi dalocelowniki Mk 37 artylerii uniwersalnej. Podobnie przedstawiała się konfiguracja dalocelowników przednich: dalocelowniki Mk 34 usytuowano na nadbudówkach, a Mk 37 na wieżach dowodzenia poniżej. Jednostki, mające na rufach po dwa podwójne stanowiska działek kalibru 40 mm Boforsa otrzymały dodatkowo po jednym dalocelowniku Mk 51 przed każdym z tych zestawów.

Krążowniki typu *Oregon City*, które wszystkie trzy weszły do służby w 1946 roku, w swej pierwotnej konfiguracji nosiły na masztach przednich anteny stacji radiolokacyjnych dozoru powietrznego SK-2 oraz dozoru nawodnego SG, a na masztach tylnych radarów SG oraz naprowadzania myśliwców SP, a niżej anteny systemu przeciwdziałania radioelektronicznego TDY.

Krążowniki typu *Oregon City*, podobnie jak okręty drugiej i następnych serii typu *Baltimore*, były wyposażone w usytuowane na krańcach ruf pojedyncze dźwigi lotnicze. Zapewniały one podnoszenie wodnosamolotów z wody, ich obsługę i po złożeniu skrzydeł opuszczanie do hangaru. Zlokalizowane w częściach rufowych kadłubów hangary podpokładowe przylegały bezpośrednio do skrajników rufowych mając inaczej niż na typie *Baltimore* wysokość trzech pokładów. Ponieważ zostały one podzielone gromadząco ich była jednak ograniczona o połowę, co powodowało zmniejszenie możliwości hangarowania z czterech do dwóch wodnosamolotów. W związku z tym okręty posiadały mniejsze zbiorniki zapasowe paliwa dla lotnictwa pokładowego, które mogły pomieścić po około 18,5 tony benzyny lotniczej. Krążowniki typu *Oregon City*, wchodzące do służby już po zakończeniu działań II wojny światowej, od razu były wyposażane w nowszą konstrukcję wodnosamoloty Curtiss SC-1 „Seahawk”.

Oregon City (CA-122) – lider typu stanowiącego modernizację krążowników typu *Baltimore*. Wyróżnikami zewnętrznymi trzech ze zbudowanych jednostek był pojedynczy komin, zmieniony kształt nadbudówki oraz odwrotne rozmieszczenie urządzeń kontroli ognia artylerii głównej i uniwersalnej – dalece celowniki Mk 34 usytuowano nad dalece celownikami Mk 37.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III



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

Dane taktyczno-techniczne krążowników typu „Oregon City”	
wyporność:	standardowa 13 919 ton; pełna 17 343 tony;
wymiary:	długość: maks. 205,29 m; szerokość: 21,64 m; zanurzenie maks. 7,93 m;
moc maszyn:	nominalna 120 000 KM;
prędkość:	33,0 w przy mocy nominalnej;
zasięg:	10 000 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 (11 x IV, 2 x II); 24 działka przeciwlotnicze 20 mm (12 x II).
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:	1700

Główne daty związane z budową krążowników typu „Baltimore”					
Okręt		Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	W służbie
Nazwa	Sygn.				
<i>Baltimore</i>	CA-68	Bethlehem Steel Co., Fore River Shipyard, Quincy, Massachusetts	26.05.1941	28.07.1942	15.04.1943
<i>Boston</i>	CA-69		30.06.1941	26.08.1942	30.06.1943
<i>Canberra</i> (eks-Pittsburgh) <sup>1</sup>	CA-70		03.09.1941	26.08.1942	14.10.1943
<i>Quincy</i> (eks-St. Paul) <sup>2</sup>	CA-71		09.10.1941	23.06.1943	15.12.1943
<i>Pittsburgh</i> (eks-Albany) <sup>3</sup>	CA-72		03.02.1943	22.02.1944	10.10.1944
<i>Saint Paul</i> (eks-Rochester)	CA-73		03.02.1943	16.09.1944	17.02.1945
<i>Columbus</i>	CA-74		28.06.1943	30.11.1944	08.06.1945
<i>Helena</i> (eks-Des Moines)	CA-75		09.09.1943	28.04.1945	04.09.1945
<i>Bremerton</i>	CA-130	New York Shipbuilding Co., Camden, New Jersey	01.02.1943	02.07.1944	29.04.1945
<i>Fall River</i>	CA-131		12.04.1943	13.08.1944	01.07.1945
<i>Macon</i>	CA-132		14.06.1943	15.10.1944	26.08.1945
<i>Toledo</i>	CA-133		13.09.1943	06.05.1945	27.10.1946
<i>Los Angeles</i>	CA-135	Philadelphia Navy Yard, Filadelfia, Pennsylvania	28.07.1943	20.08.1944	22.07.1945
<i>Chicago</i>	CA-136		28.07.1943	20.08.1944	10.01.1945

1. Nazwę okrętu zmieniono w dniu 12.10.1942 r.  
2. Nazwę okrętu zmieniono w dniu 16.10.1942 r.  
3. Nazwę okrętu zmieniono w dniu 26.11.1942 r.

Główne daty związane z budową krążowników typu „Oregon City”					
Okręt		Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	W służbie
Nazwa	Sygn.				
<i>Oregon City</i>	CA-122	Bethlehem Steel Co., Fore River Shipyard, Quincy, Massachusetts	08.04.1944	09.06.1945	16.02.1946
<i>Albany</i>	CA-123		06.03.1944	30.06.1945	15.06.1946
<i>Rochester</i>	CA-124		29.05.1944	28.08.1945	30.12.1946
<i>Northampton</i>	CA-125		31.08.1944	27.01.1951	07.03.1953
<i>Cambridge</i>	CA-126		16.12.1944	Budowę anulowano 12.08.1945	
<i>Bridgeport</i> (eks-Chicago) <sup>1</sup>	CA-127		13.01.1945		
<i>Kansas City</i>	CA-128		09.07.1945		
<i>Tulsa</i>	CA-129		---		
<i>Norfolk</i>	CA-137	Philadelphia Navy Yard, Filadelfia, Pennsylvania	27.12.1944		
<i>Scranton</i>	CA-138		27.12.1944		

1. W dniu 15.06.1943 r. nazwę *Chicago* nadano krążownikowi o sygnaturze CA-136. Okręt o sygnaturze CA-127 pozostawał bez nazwy do 28.06.1944 r. Wtedy to przydzielono mu nazwę *Bridgeport*.



## Polskie trałowce typu „Bangor”

Każdy, kto choć trochę interesował się wojenną historią Polskiej Marynarki Wojennej, z pewnością szybko stwierdzi, że prowokacyjny tytuł artykułu nie może być prawdziwy. W znanych polskim badaczom i czytelnikom spisach polskich okrętów, działających w składzie marynarki wojennej na Zachodzie, nie znajdowały się nigdy żadne trałowce. Nie są znane również żadne wspomnienia polskich marynarzy, podające informacje o tym, iż Polacy kiedykolwiek przejęli choć jeden trałowiec od Brytyjczyków. A jednak... chyba nie jest to do końca nieprawda!

Cała ta sensacyjna dość historia jest w swej strukturze bardzo podobna do opisywanej już na łamach „Okrętów Wojennych” historii niszczyciela ORP *Sławny*,<sup>1</sup> lecz tym razem dotyczy ona nie marynarki powstającej w kraju, lecz dożywającej kresu swych dni Polskiej Marynarki Wojennej na Zachodzie. Jednak w przeciwieństwie do historii *Sławnego* odkrycie historii polskich trałowców nie zawdzięczamy odtajnionym archiwom, lecz... nowoczesnej technologii.

Otóż na stronie brytyjskiego archiwum państwowego The National Archives (<http://www.nationalarchives.gov.uk/>) znajduje się pełny internetowy katalog przechowywanych zbiorów wraz z bardzo użyteczną wyszukiwarką, umożliwiającą przeszukiwanie facykułów przecho-

wywanych w Kew pod Londynem. Przy okazji poszukiwań dotyczących polskich okrętów działających z baz brytyjskich podczas ostatniej wojny światowej, natrafiłem na teczkę o tajemniczo brzmiącym tytule *Manning of minesweepers by Polish Navy: provision of minesweepers for training purposes (1945)*<sup>2</sup>. Z krótkiego opisu zawartości teczki przypuszczałem, że dotyczy ona polskich „ptaszków” odnalezionych po wojnie w Travemünde. Choć były to kwestie odległe od moich zainteresowań, niezależnie od jej zawartości należało pojechać do Londynu i zapoznać się z zawartością teczki. Niestety z przyczyn finansowych podróż taka nie wchodziła w grę. Na szczęście po około półtora roku oczekiwań, uśmiechnął się do mnie los, gdyż do National Archives wybierał się jeden ze znajomych, który zgodził się wyświadczyć mi przysługę i sfotografować pełną zawartość teczki. Jednak już po lekturze pierwszych dokumentów okazało się, jak bardzo się myliłem...

Cała sprawa miała swój początek 7 maja 1945 roku, gdy szef Kierownictwa Marynarki Wojennej wiceadm. Jerzy Włodzimierz Świrski przesłał na ręce Głównego Morskiego Oficera Łącznikowego (w org. Principal Naval Liaison Officer) – adm. Edwarda Leigha Stuarta Kinga – notatkę, w której pisał: *Polska Marynarka Wojenna pragnęłaby wziąć udział w zadaniu rozminowywania szla-*

*ków wodnych. [...] Dlatego też, pragniemy obsadzić 12 trałowców, wyposażonych w trały niekontaktowe (akustyczne i magnetyczne) oraz kontaktowe (typu Oropesa), wraz ze stosowną liczbą jednostek do stawiania wiech trałowych.* List szefa polskiej marynarki wywołał głęboką dyskusję w obrębie brytyjskiej Admiralicji, prowadzoną pomiędzy jej poszczególnymi departamentami. W dyskusję – oprócz adm. Kinga – w największym stopniu zaangażowani byli zastępca dyrektora I Oddziału Wojskowego (w org. Military Branch I – dalej M.B. I) John Drew Higham oraz szef Wydziału Trałowców (w org. Minesweeping Division – dalej D.M.S.) kmr John Harvey Forbes Crombie.

Już dwa dni później adm. King w wewnętrznym piśmie stwierdzał, iż Polacy poza jednym podoficerem nie posiadają wyszkolonych kadr; dlatego z pewnością należałoby skierować Polaków na odpowiednie szkolenie. Uzyskał on również zapewnienie adm. Świrskiego, iż na nowe trałowce zostaliby skierowani również doświadczeni marynarze z niszczycieli. Jak podkreślał, z czysto praktycz-

1. Konstantin Strelbickij, *Siódmy niszczyciel, czyli ORP Sławny*, „Okręty Wojenne” 2/2007 (82), str. 80-81.

2. The National Archives, Admiralty, and Ministry of Defence, Navy Department: Correspondence and Papers 1/18174



nego punktu widzenia oferta Polaków jest mile widziana, jednak z drugiej strony obecna sytuacja polityczna może negatywnie wpływać na proces przekazywania Polakom jakichkolwiek okrętów. Zaznaczył również, iż wciąż obowiązuje zakaz przekazywania PMW kolejnych okrętów<sup>3</sup>.

Następnie w tej sprawie wypowiedział się Higham, pisząc 22 maja w zastępstwie swojego szefa. Stwierdził on, iż zdaniem M.B. I obsadzenie przez Polaków trałowców byłoby nie tylko możliwe, ale wręcz pożądane. Ponieważ na wyspach przebywało około 1000 polskich marynarzy, pozostających bez zajęcia, skierowanie choć części z nich na szkolenie pozwoliłoby odciągnąć ich uwagę od bieżącej sytuacji politycznej. A ta, w ocenie Admiralicji, mogła doprowadzić do zamieszek wśród polskich załóg, czego Brytyjczycy zdecydowanie starali się uniknąć. Jednocześnie Higham zaznaczył, że rozminowywanie wód na przekazanych trałowcach mogło się odbywać jedynie pod rozkazami Brytyjczyków na wodach okalających wyspy brytyjskie, poza Bałtykiem. Zatem polskie okręty jedynie zastępowałyby jednostki z brytyjskimi załogami.

Cztery dni później głos zabrał szef D.M.S. stanowczo sprzeciwiając się polskiej propozycji. Komandor Crombie twierdził, że szkolenie zajęłoby miesiące, a jego ostateczny rezultat określał jako niepewny: uznając, że Polacy posiadają niezbędne w tej pracy odwagę i stanowczość konstatował jednocześnie, że cierpliwość i precyzja – cechy zasad-

nicze przy niszczeniu min – nie są ich mocną stroną.

Po kolejnych trzech dniach (29 maja) w imieniu Biura Planowania (w org. Department od Plans) kmdr. Guya Granthama wypowiedział się jego zastępca kmdr Godfrey Alexander French. W krótkiej notatce stwierdził on, że zdaniem biura korzyści płynące z przyjęcia polskiej propozycji przeważają nad negatywnymi jej skutkami, a zatem Biuro Planowania opowiada się za przyjęciem oferty.

Jako kolejny ponownie w imieniu M.B. I wypowiedział się Higham. W piśmie datowanym na 31 maja, pisał on, że pomimo swych obiekcji D.M.S. zgodził się przeprowadzić szkolenie polskich załóg i – o ile trening Polaków nie kolidowałoby ze szkoleniem Brytyjczyków – M.B. I uważa, że zdecydowanie warto przyjąć polską ofertę. Zaznaczał również, że gdyby w międzyczasie sytuacja polityczna „londyńskich Polaków” pogorszyła się, nie byłoby trudno po prostu odmówić przekazania jednostek. Jednocześnie informował, że przeprowadzono konsultacje z Ministerstwem Spraw Zagranicznych (w org. Foreign Office) i nie ma ono nic przeciwko ofercie, a jedynie przestrzega przed przyjmowaniem jakichkolwiek kategoriycznych zobowiązań, które mogłyby się potem okazać kłopotliwe dla rządu Jego Królewskiej Mości.

W tej sytuacji 2 czerwca kmdr Crombie pisał, iż D.M.S. w wyniku silnych nacisków, gotów jest przeprowadzić szkolenie Polaków, lecz jedynie z wykorzystaniem trału kontaktowego. Jak stwierdzał, Polakom można przekazać

5 trałowców typu *Bangor*, które właśnie zostały zwrócone przez Marynarkę Wojenną Kanady i miały zostać przesunięte do rezerwy.

W tym miejscu przerwijmy na chwilę może opowieść, by przyjrzeć się bliżej tym trałowcom. Choć nazwy okrętów, które mogły zostać przekazane PMW, nie padły ani razu w korespondencji, łatwo ustalić ich tożsamość z jednego powodu. Otóż trałowce tej klasy budowano zarówno w Wielkiej Brytanii jak i Kanadzie. Równocześnie wszystkie jednostki budowane w stoczniach brytyjskich były przeznaczone do służby w Royal Navy, zaś jednostki budowane w Kanadzie – dla Royal Canadian Navy. Jedynym wyjątkiem było 6 trałowców budowanych w Kanadzie dla Royal Navy: HMS *Bayfield*, *Canso*, *Caraquet*, *Guysborough*, *Ingonish* oraz *Lockeport*, które jednak jeszcze przed ukończeniem bez zmiany nazwy przekazano Royal Canadian Navy, dotkliwie odczuwającej w tym czasie (1941/42) brak trałowców na wodach macierzystych. Jednak w pierwszej połowie 1945 roku, kiedy było wiadomym, że wojna zbliża się ku końcowi, Brytyjczycy zażądali zwrotu pozostałych 5 jednostek<sup>4</sup>.

3. Niestety z dokumentów nie wynika jasno o jaki zakaz chodzi. Być może ma to związek ze zmianą na stanowisku Pierwszego Lorda, gdyż 25 maja 1945 roku Alberta Victora Alexandera zastąpił Brendan Bracken. Wkrótce w wyniku porażki wyborczej Partii Konserwatywnej, 3 sierpnia stanowisko Pierwszego Lorda objął ponownie Alexander.

4. W międzyczasie 17 marca 1945 roku o godz. 18.50 HMCS *Guysborough* został storpedowany w Zatoce Biskajskiej na pozycji 46°43' N / 09°30' W przez niemiecki okręt podwodny U 868. Wraz z okrętem zginęło 51 członków załogi.

Jednostka	Znak taktyczny	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wprowadzenie do służby	Wycofany ze służby
HMCS <i>Bayfield</i>	J08	North Vancouver Ship Repairs, Vancouver (nr. bud. 2556)	30 XII 1940	26 V 1941	26 II 1942	24 IX 1945
HMCS <i>Canso</i>	J21	North Vancouver Ship Repairs, Vancouver (nr. bud. 2557)	30 XII 1940	9 VI 1941	6 III 1942	24 IX 1945
HMCS <i>Caraquet</i>	J38	North Vancouver Ship Repairs, Vancouver (nr. bud. 2558)	31 I 1941	2 VI 1941	2 IV 1942	26 IX 1945
HMCS <i>Guysborough</i>	J52	North Vancouver Ship Repairs, Vancouver (nr. bud. 2559)	28 V 1941	21 VII 1941	22 IV 1942	17 III 1945 zat.
HMCS <i>Ingonish</i>	J69	North Vancouver Ship Repairs, Vancouver (nr. bud. 2560)	6 VI 1941	30 VII 1941	8 V 1942	2 VII 1945
HMCS <i>Lockeport</i>	J100	North Vancouver Ship Repairs, Vancouver (nr. bud. 2561)	17 VI 1941	22 VIII 1941	27 V 1942	2 VII 1945
Wyporność:	673/860 ton					
Wymiary:	57,61 x 8,69 x 2,51 m (189 x 28,5 x 8,25 ft)					
Napęd:	2 kotły parowe Admiralicji, wodnorurkowe, trójwalczakowe, 2 śruby napędowe, maszyny parowe tłokowe, pionowe, potrójnego rozprężania, 2400 KM (1790 kW)					
Prędkość:	16 w.					
Załoga:	6 oficerów oraz 77 podoficerów i marynarzy					
Uzbrojenie:	1 x 76 mm (12-pdr 12cwt QF), 2 x 20 mm Oerlikon (2 x I)					

Stąd też w swej notatce kmdr Crombie wspominał o 5 trałowcach zwracanych przez Kanadyjczyków.

Wobec uzyskania niechętniej zgody D.M.S 8 czerwca w sprawach finansowych zabrał głos Departament Finansowy (w org. Department of Finance), który stwierdził, że zgodnie z polsko-brytyjską umową z 29 czerwca 1944 roku nie istniały żadne przeszkody natury finansowej w sfinalizowaniu propozycji.

Wreszcie 16 czerwca zgodę wyraził Pierwszy Lord Admiralicji, co spowodowało, że już pięć dni później adm. King wysłał do wiceadm. Świrskiego list, w którym pisał, iż Royal Navy jest gotowa przekazać 5 trałowców typu *Bangor* do dyspozycji Polaków do ćwiczeń oficerów i marynarzy w trałowaniu trałem kontaktowym. Jednostki te byłyby udostępnione na normalnych zasadach wypożyczenia i operowałyby pod brytyjskim dowództwem. Jednocześnie adm. King zaznaczał, że transfer ten musi zostać jeszcze zaakceptowany przez Londyński Urząd Rozdziału Amunicji (w org. London Munitions Assignment Board) co – jak miał nadzieję – nastąpi wkrótce.

Jeszcze tego samego dnia Joseph James Waudby, sekretarz Morska Komisja Rozdziału (w org. Naval Assignment Subcommittee) wysłał notyfikację do amerykańskiego przedstawiciela N.A.S.C. (skrót od Naval Assignment Subcommittee) kmdr. Roberta Gibsona Tobina, zapytaniem czy Amerykanie są skłonni zaakceptować transfer okrętów do PMW. Już następnego dnia kmdr Tobin odpowiedział, iż rząd Stanów Zjednoczonych nie widzi przeszkód w przekazaniu trałowców do PMW, o ile w transfer nie są zaangażowane żadne środki z Lend-and-Lease. W związku z amerykańskim warunkiem Brytyjczycy rozpoczęli dyskusję, mającą na celu wyjaśnienie czy trałowce zawierają jakiegokolwiek środki pochodzące z programu Lend-and-Lease. Zgodnie z opinią Brytyjczyków nie było to prawdopodobne, lecz ostateczne rozstrzygnięcie tej kwestii nie było znane i wymagało dalszych badań. Niestety w teczce nie znajdują się dokumenty zawierające odpowiedź w tej kwestii.

Tymczasem w związku z uznaniem 5 lipca przez Rząd Jego Królewskiej Mości komunistycznego Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej oraz wycofaniem następnego dnia uznania dla rządu londyńskiego kwestia przekazania trałowców nabrała nowego wymiaru. Dlatego też 11 lipca w imieniu szefa M.B. I ponownie wypowiedział się Higham. Zaznaczył on, iż w związku z zaist-

No. IO6/ S/ 45

7th May, 1945

My dear Admiral

I write to inform the Admiralty that the Polish Navy would like to join in the task of clearing the sea routes of mines, which in view of the imminent cessation of hostilities will soon be under-taken by the Royal Navy.

We would be willing to man about 12 motor-driven minesweepers fitted, with accoustic, magnetic and Oropesa sweeps - with the appropriate number of Danlaying ships.

All details relating to the realisation of this plan could be discussed and arranged as soon as the Admiralty's formal approval is given.

May I ask you to be good enough to submit my proposal to the Admiralty.

Yours sincerely  
J. Świrski

niałą sytuacją bez specjalnych uzgodnień z Foreign Office nie można formalnie przedstawić sprawy przekazania trałowców PMW na najbliższym posiedzeniu N.A.S.C. (miało się ono odbyć 12 lipca). Jednocześnie podkreślał, że Foreign Office zalecało odroczenie podjęcia decyzji w oczekiwaniu na dalszy rozwój wypadków. Z drugiej strony – jak pisał Higham – równie ważną kwestią było morale polskich marynarzy przebywających na terenie Wielkiej Brytanii. Jednak również nie należało zapominać o tym, że nowy rząd w Polsce, mógł nieprzychylnym okiem patrzeć na zatrudnienie polskich marynarzy, co mogło wpływać negatywnie na ich chęć powrotu do ojczyzny. Z punktu widzenia Admiralicji, zdaniem Highama, nie było najmniejszych obiekcji co do transferu jednostek, o ile będą one operować pod brytyjskim dowództwem. Gdyby jednak nowy polski rząd odmówił uznania tego warunku, po prostu można byłoby się wycofać z przekazania okrętów. Na koniec zaznaczono, iż formalna kwestia przekazania trałowców Polakom, została przesunięta na następne posiedzenie N.A.S.C. (miało się ono odbyć 10 sierpnia). Jednak zdecydowanie najciekawszym fragmentem listu jest dopisek ręczny, najprawdopodobniej Highama, z sugestią, że dobrym rozwiązaniem byłoby przekazać Polakom jednostki bez ich formalnego wypożyczenia, jednocześnie pozwalając na podniesienie na okrętach polskiej bandery.

Nastroje panujące w brytyjskiej Admiralicji dotyczące transferu opisał w liście z 2 sierpnia szef M.B. I Pierce Synnott. Potwierdzał on, że stosunek Foreign Office do Polskich Sił Zbrojnych był chłodny i że obsadzenie trałowców przez Polaków byłoby możliwe poprzez podniesienie polskiej bandery na jednostkach, lecz bez ich formalnego przekazania. Zaznaczał,

że nim zostaną podjęte jakiegokolwiek dalsze decyzje, należałoby ustalić, kiedy Polacy mogliby obsadzić trałowce i rozpocząć rozminowywanie wód okalających wyspy brytyjskie. Gdyby znane były te dane, byłoby możliwe podjęcie decyzji o formalnym (lub nieformalnym) przekazaniu okrętów, bądź też o ich nie przekazywaniu.

W pięć dni później kolejną wewnętrzną notatkę wysłał adm. King, który zgadzał się w pełni z szefem M.B. I. Jednocześnie zaznaczał, że 31 sierpnia mają rozpocząć szkolenie pierwsi polscy marynarze – łącznie 5 oficerów oraz 20 podoficerów i marynarzy<sup>5</sup>. W związku z tym, sugerował wstrzymanie się z podejmowaniem dalszych decyzji do czasu zakończenia przez Polaków szkolenia licząc, że do tego czasu sytuacja stanie się bardziej klarowna.

Na tym kończy się korespondencja dotycząca transferu 5 trałowców typu *Bangor* do PMW. Niestety w teczce nie ma żadnych pism sporządzonych po 9 sierpnia, zatem nie wiadomo czy kwestia przekazania okrętów została formalnie postawiona na posiedzeniu NASC oraz jaką ostateczną decyzję podjęła brytyjska Admiralicja. Jednak nim przejdziemy do podsumowania tej historii, prześledźmy jeszcze jeden wątek przewijający się w poszczególnych pismach. Tą kwestią jest sprawa szkolenia polskich marynarzy.

Jak już wspomniano na wstępie, Polacy nie dysponowali wykwalifikowanymi kadrami i do obsadzenia nowych jednostek niezbędne było przeszkolenie załóg. Dlatego też 12 lipca w liście wysłanym przez

5. Niestety z dokumentów nie wynika jasno czy adm. King popełnił pomyłkę i zamiast 6 oficerów wpisał 5 oficerów, czy też szkolenie przyszłego polskiego dowódcy zespołu trałowców zostało zawieszone.

M. 04515/45

Queen Anne's Mansions,  
St. James's Park,  
London, S. W. I.

21st June, 1945.

In your letter No. 106/S/45 of the 7th May, you asked whether arrangements could be made for minesweepers to be manned by the Polish Navy.

2. I am very pleased to be able to inform you that five “Bangor” class minesweepers can be made available for training your officers and men in wiresweeping.

3. These ships would be made available on the normal conditions on loan and would, of course, operate under British control and where required by the Admiralty.

4. The loan of these ships will, of course, be subject to approval by the London Munitions Assignment Board, this is now being sought and I hope that the matter will be cleared very shortly.

Vice Admiral  
P. N. L. O.

Admiral J. Swirski, K. C. B.,  
51, New Cavendish Street,  
LONDON, W. I.

S. O. P. L. cmdr. / S/ G. W. S. Childs, R. N.

cmdr. Pitulko

The Chief of the Polish Navy requests arrangements may be made for training in wire / Oropesa/ minesweeping for:

1/ I officer in general knowledge of minesweeping operations / as a future senior officer of Polish Minesweepers and technical adviser to the Polish Authorities/.

2/ 5 officers in handling a minesweeper and in operating the minesweeping gear.

3/ 10 P. O's in operating minesweeps and its care and maintenance.

4/ 10 A. B's in drill, care and maintenance.

As I do not know the minesweeping training facilities of the Royal Navy request Admiralty's suggestions about that training. I would be grateful if arrangements for that training would be made as soon as possible.

Pitulko cmdr. P. N.

nie w trały kontaktowe typu Oropesa. Kmdr Crombie zaznaczył, że D.M.S. jest w stanie zapewnić tygodniowy kurs dla Polaków w ośrodku szkoleniowym HMS „Lochinvar”<sup>6</sup> oraz staż morski na jednostkach typu *Bangor*. Jednocześnie szef D.M.S. zaznaczył, że polscy marynarze wyznaczeni na szkolenie powinni być w stanie zrozumieć anglojęzyczne wykłady lub też polscy oficerowie będą używani w charakterze tłumaczy.

Na prośbę adm. Kinga, skierowaną 2 sierpnia do szefa D.M.S. o wyznaczenie daty rozpoczęcia szkolenia, dwa dni później odpowiedział zastępca szefa D.M.S. kmdr Maclean oświadczając, iż szkolenia dla polskich marynarzy mają się rozpocząć 31 sierpnia. Niestety jest to ostatni wpis w dokumentach. Nie wiemy zatem, czy polscy marynarze rozpoczęli szkolenie.

\* \* \*

Informacje przedstawione w tym artykule pochodzą zaledwie z jednego źródła i nie zostały zweryfikowane z innymi archiwaliami. Dlatego też dalsza kwerenda w archiwach brytyjskich, ale i przede wszystkim w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego, może dać odpowiedzi na wiele pytań. Przede wszystkim pomocnym byłoby prześledzenie toku całej sprawy od polskiej strony i dotarcie do wewnętrznych dokumentów Kierownictwa Marynarki Wojennej. Być może otrzymalibyśmy wtedy odpowiedzi na pytanie czy polscy marynarze faktycznie obsadzili oferowane trałowce? Czy znane są nazwiska oficerów skierowanych na szkolenie? I wreszcie najważniejsze – czy na okrętach podniesiono polskie bandery? Miejmy nadzieję, że najbliższa przyszłość przyniesie odpowiedzi na te pytania<sup>7</sup>. ●

6. Baza lądowa Royal Navy umiejscowiona w porcie Port Edgar leżącym w Zatoce Firth. W czasach Drugiej Wojny Światowej ta „kamienna fregata” była główną bazą sił przeciwminowych Brytyjczyków.

7. Pewnej pomocy w odpowiedzi na te pytania mogą udzielić źródła kanadyjskie które precyzują, że *Bayfield* oraz *Canso* pozostawały w Plymouth od marca 1945 roku. Po przekazaniu Royal Navy 24 września trałowce zostały postawione do rezerwy w Sheerness do 1948 roku, kiedy to pocięto je na złom w odpowiednio Gateshead i Sunderland. *Caraquet* podobnie jak dwie pierwsze jednostki od marca 1945 roku przebywał w Plymouth, gdzie 26 września został przekazany Royal Navy i postawiony do rezerwy w Sheerness. Jednak w przeciwieństwie do bliźniaczych jednostek w 1946 roku został sprzedany do Portugalii (gdzie otrzymał nazwę *Almirante Lacerda*). Natomiast *Ingonish* wraz z *Lockeport*, zostały przekazane Royal Navy już 2 lipca i postawione do rezerwy w Sheerness, gdzie przebywały do końca 1948 roku, kiedy to pocięto je na złom w Dunston-on-Tyne.

szefa Wydziału Organizacyjno-Wykszkoleniowego KMW kmdr. por. Franciszka Pitulkę do oficera sztabowego P.N.L.O. (skrót od Principal Naval Liaison Officer) kmdr. por. Geoffreya Williama Samuela Childsa, Kierownictwo Marynarki Wojennej zwracało się z prośbą, o przeszkolenie w trałowaniu z zastosowaniem trału kontaktowego (typu Oropesa):

- 1 oficera – w taktyce operowaniu trałowcami (miał być przyszłym dowódcą zespołu polskich trałowców);
- 5 oficerów – w dowodzeniu trałowcem oraz operowaniu wyposażeniem trałowym;
- 10 podoficerów – w operowaniu trałami oraz ich opiece i utrzymywaniu;

- 10 marynarzy – w musztrze, oraz opiece i utrzymywaniu sprzętu;

Jednocześnie polskie władze prosiły o wyznaczenie obozu, gdzie można było by przeprowadzić szkolenie.

Niestety w dokumentach nie znajduje się oficjalna odpowiedź skierowana do KMW, lecz jedynie wewnętrzne notatki Admiralicji. Jako pierwszy zabral głos szef D.M.S. kmdr Crombie, który stwierdził, iż jego wydział może przeprowadzić szkolenie Polaków jedynie w trałowaniu z zastosowaniem trałów kontaktowych, co zresztą – jak pisał – było związane z faktem, iż trałowce typu *Bangor*, które miano przekazać Polakom, były wyposażone jedy-



# Zagadka komandora Crabba

Krążownik *Ordzonikidze* sfotografowany w trakcie oficjalnej wizyty w Kopenhadze w sierpniu 1956 roku. Prawie identycznie wyglądała ta w Portsmouth.  
Fot. zbiory Władimir P. Zabłockij

Zakończenie II wojny światowej, choć oznaczało kres bezpośrednich zmagania militarnych, to jednak zapoczątkowało ostrą rywalizację między dotychczasowymi sojusznikami, których tak naprawdę łączył chwilowo jedynie wspólny wróg oraz czysty pragmatyzm. Gdy nie stało już wroga, wcześniejsze sprzeczności ujawniły się z całą mocą. Nastąpił okres znany powszechnie pod nazwą „zimna wojna”, za której początek w Europie jest uważane wystąpienie byłego premiera Winstona Churchilla w dniu 5 marca 1946 roku na Westminster College w Fulton (Missouri, USA). Padły wówczas słynne słowa o „żelaznej kurtynie” w Europie Środkowej, rozciągającej się od Szczecina nad Bałtykiem do Triestu nad Adriatykiem.

„Zimna wojna”, określana również przez niektórych historyków nawet mianem „Wojny 50-letniej”<sup>1</sup>, tak jak każdy konflikt, przechodziła przez różne stadia, niekiedy sięgające bezpośrednich starć zbrojnych, innym znów razem, ograniczającą się do działań wywiadowczych dywersji.

Dawni chwilowi sojusznicy z czasów II wojny światowej groźnie napinali muskuły, a równocześnie zbroili się na potęgę, zarówno w zakresie broni konwencjonalnej, jak i zupełnie jeszcze wówczas

nowej, jądrowej. Nowy światowy konflikt zbrojny wisiał dosłownie w powietrzu, zresztą jak się miało okazać dopiero wiele lat później, do jego wybuchu w czasie wojny koreańskiej było rzeczywiście niebezpiecznie blisko.

Morza stał się także jednym z teatrów zimnowojennej konfrontacji, która poza niejako normalnym wyścigiem zbrojeń, przybierała bardzo różne oblicza. Były to incydenty zbrojne takie jak wejście na miny brytyjskich niszczycieli *Volage* i *Saumarez* w dniu 22 października 1946 na wodach Cieśniny Korfu<sup>2</sup>, ale również działania rozpoznawczo-dywersyjne, prowadzone przez British Baltic Fisher Protection Service (BBFPS)<sup>3</sup>. Nie sposób pominąć w tych rozważaniach wojny koreańskiej, w początkach lat pięćdziesiątych, choć w tym przypadku działania morskie, miały charakter klasycznej „gry do jednej bramki”.

Śmierć Józefa Stalina w dniu 5 marca 1953 roku zapoczątkowała powolny proces pewnych wewnętrznych przemian w Związku Radzieckim, czego bezpośrednim następstwem było czasowe nieznaczne „ocieplenie” stosunków między umownym Wschodem a Zachodem.

Pierwszym niejako namacalnym dowodem tego „ocieplania” na morskiej ni-

wie był udział nowego radzieckiego krążownika *Swierdłow* (proj. 68-bis) w rewii morskiej na redzie Spithead w pobliżu brytyjskiej bazy Portsmouth z okazji koronacji królowej Elżbiety II w dniach 10-16 czerwca 1953 roku<sup>4</sup>. Warto przy okazji zaznaczyć, że była to pierwsza oficjalna zagraniczna wizyta dużego radzieckiego okrętu nawodnego od czasu zakończenia II wojny światowej.

Krążownik *Swierdłow* należący do typu proj.68-bis, został zbudowany w latach 1949-1952 przez Zakład Nr 189 („Bałtijskij Zawod” im. S. Ordzonikidze w Leningradzie. Jego wyporność standardowa wynosiła 13 230 t, a pełna odpowiednio 16 340 t przy długości całkowitej 209,96 m, szerokości maks. 21,98 m oraz średnim zanurzeniu 6,76 m (wyp. standard) i 7,26 m (wyp. pełna).

Napęd jednostki stanowiły 2 zestawy turbin parowych TW-7 o łącznej maksy-

1. Friedman N., *Fifty year war. Conflict and strategy in the Cold War*, Annapolis 2000.

2. Sobański M., *Z sekretów Adriatyku*, „OW” nr 2/1999 (30).

3. Ehlers H., *Tajemniczy Zespół Klose*, „OW” nr 82 (2/2007).

4. Morin A.B., *Legkie kreisera tipa „Czapajew” i tipa „Swierdłow”*, Sankt Petersburg 1997, natomiast Szirokorad A.B., *Kreisera tipa Swierdłow*, „Morskaja Kollekcija” nr 2/1998, Moskwa 1998, podaje, że wizyta odbyła się w dniach 11-8.06.1953 r.



malnej mocy 111 400 KM, a mocy pełnej 121 700 KM, które poruszały 2 śruby napędowe o trzech piórach. Parę do napędu turbin zapewniało 6 kotłów typu KW68. Maksymalna prędkość okrętu wynosiła 33 węzły zaś prędkość pełna 2,7 węzła. Normalny zapas paliwa stanowiło 2805 t mazutu, zaś maksymalny odpowiednio 3915 t. Zapas ten pozwalał na osiąganie zasięgu 9000 Mm przy prędkości ekonomicznej 18 węzłów., a 2270 Mm przy prędkości maksymalnej. Łączna moc elektrowni pokładowych, które tworzyły 5 generatorów głównych TD-6 oraz 4 spalinywe agregaty awaryjne, wynosiła 2700 kW.

Okręt posiadał opancerzenie ochronne. Pancierz burtowy miał grubość 100 mm na większości długości kadłuba, jedynie na dziobie i rufie 20 mm. Grubość pokładu pancernego wynosiła 50 mm oraz 20 mm w części dziobowej i rufowej. Stanowisko dowodzenia ochraniał od przodu i z boków 130 mm pancierz, a od góry 100 mm pancerny dach. Opancerzenie posiadały równie z wieże artyleryjskie głównego kalibru, jego grubość od czoła sięgała 175 mm, z boków 65 mm, od tyłu 60 mm, a od góry 75 mm.

Uzbrojenie krążownika składało się z 12 dział kal. 152,4 mm MK-5-bis w czterech trójdziałowych wieżach artyleryjskich, po 2 w części dziobowej i rufowej, 12 uniwersalnych dział kal. 100 mm SM-5-1 w 6 całkowicie zamkniętych, dwudziałowych wieżach, po 3 na każdej burcie w rejonie śródkręcia oraz 32 dział plot. kal. 37 mm W-11 w 16 podwójnie sprzężonych otwartych zestawach. Uzbrojenie torpedowe obejmowało 2 pięciururowe wyrzutnie PTA-53-68-bis kal. 533 mm, umieszczone na burtach w rejonie śródkręcia. Na pokładzie rufowym okręt mógł transportować miny morskie, odpowiednio 132 szt. wz. 1908 lub 76 szt. wz. 1926 względnie 68 typu KB.

Wyposażenie elektroniczne jednostki obejmowało radar dozoru nawodnego Rif, dozoru powietrznego Gius-2, kierowania ogniem dział głównego kalibru Załp, kierowania ogniem artylerii plot. Jakor oraz kierowania strzelaninami torpedowymi Zaria.

Etatowa załoga krążownika *Swierdłow* liczyła 1270 marynarzy i oficerów<sup>5</sup>.

Objęcie stanowiska Sekretarza Generalnego KPZR (Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego) przez Nikitę S. Chruszczowa oraz zdobycie dominacji we władzach partyjno-państwowych

przez zwolenników jego frakcji, pozwoliło na kontynuację „przyjaznych” gestów Związku Radzieckiego wobec Zachodu. W ramach realizacji tej polityki w roku 1955 dwa radzieckie krążowniki typu proj. 68-bis – *Swierdłow* oraz *Aleksander Suworow*<sup>6</sup> (niektóre źródła mówią, że drugą jednostką miał być *Aleksander Newski*) w dniach 12-17 października ponownie odwiedziły Portsmouth. Tym razem jednak wizyta wzbudziła zainteresowanie nie tylko mieszkańców nadmorskiego miasta. Nową radziecką konstrukcją zainteresował się również poważnie brytyjski wywiad, a stało się to za przyczyną zaobserwowania bardzo osobliwych i nieznanych wcześniej właściwości jednostek. Pojawienie się okrętów w brytyjskim Portsmouth stwarzało niepowtarzalną szansę dokonania skrytych oględzin ich podwodnej części kadłuba, która wzbudzała duże zainteresowanie. W trakcie tych oględzin przeprowadzonych przez pływonurków, wslawionej w toku II wojny światowej 12 Flotylli Royal Navy, miał zostać wykryty ster strumieniowy w dziobowej części krążownika *Swierdłow*, co miało by tłumaczyć zaobserwowane już wcześniej doskonałe właściwości manewrowe owej jednostki<sup>7</sup>. W tej tajnej operacji miał uczestniczyć weteran i bohater podwodnych działań dywersyjnych kmdr por. Lionel Crabb „Buster”. Poświęćmy nieco więcej uwagi tej osobie, którą już w niedalekiej przyszłości miała trafić znów na pierwsze strony gazet.

Lionel Kenneth Phillip Crabb „Buster” urodził się 28 stycznia 1909 roku w Streatham w południowo-zachodnim Londynie. W młodości imal się bardzo różnych zajęć by ostatecznie trafić do marynarki handlowej. W początkach II wojny światowej Crabb znalazł się w szeregach artylerii polowej, by następnie w roku 1941 przejść do Royal Navy. W roku 1942 został przydzielony do Gibraltaru, gdzie został przydzielony do pododdziału zajmującego się unieszkodliwianiem ładunków wybuchowych instalowanych w podwodnej części kadłubów alianckich jednostek przez włoskich pływonurków formacji X Flotylla MAS. Początkowa rola Crabb ograniczała się do prac czysto minerskich przy rozbrajaniu ładunków wybuchowych wydobytych przez pływonurków Royal Navy, jednak po opanowaniu sztuki swobodnego nurkowania z aparatem tlenowym (początkowo był to aparat ratunkowy Daviesa), został włączony w skład grupy sprawującej podwodny dozór akwenu portu w Gibraltarze, któ-



Komandor por. Lionel Crabb w czasie szkolenia. Fot. Internet

ry w owym czasie stał się przedmiotem szczególnego „zainteresowania” zarówno pojedynczych włoskich pływonurków jak i załóg „żywych torped”. Za sukcesy odniesione w zwalczaniu nieprzyjaciela Crabb został odznaczony George Medal (GM) i awansowany do stopnia Lieutenant-Commander (kmdr ppor.) Po kapitulacji Włoch w roku 1943 znalazł się na ich obszarze, gdzie w roku 1945 jako „Principal Diving Officer for Northern Italy” kierował akcją rozminowania portów w Livorno i Wenecji. Za udział w tych akcjach został odznaczony „Order of British Empire” (OBE). Po zakończeniu wojny otrzymał przydział do Palestyny, gdzie zwalczał działania minowe dywersantów ze syjonistycznej bojówki Irgun. W roku 1947 został zdembilizowany z Royal Navy.

W cywilu Crabb wykorzystując swe umiejętności pływonurka zajął się eksploracją hiszpańskiego galeonu oraz pracami przygotowującymi lokalizację ośrodka badań broni atomowej w Aldermaston. Wkrótce też został ponownie wcielony do Royal Navy, z której ramienia uczestniczył w poszukiwaniach zaginionych okrętów podwodnych *Truculent* w styczniu 1950 oraz *Affray* roku 1951. otrzymał wówczas awans do stopnia Commander (kmdr por.) i przydział do lądowego ośrodka szkoleniowego Royal Navy „Vernon”. W marcu 1955 Crabb został z uwagi na przekroczenie limitu wieku przeniesiony w stan spoczynku, nie zerwał jednak swych kontaktów z flotą, choć jak stwierdza to zgodnie większość źródeł, miał już wówczas poważne kłopoty zdrowotne, przede wszystkim ze wzrokiem i słuchem, ale

5. Morin A.B., *Legkie...*, Sziorokorad A.B., *Kreiser...*

6. *Aleksander Suworow* – radz. kr. typ *Swierdłow*, zbud. 1951-1953 Zakład Nr 189 Leningrad – pozostałe parametry jak *Swierdłow*.

7. Kubiak K., *Morskie działania specjalne po roku 1945*, Warszawa 2001.

także wynikające z długotrwałego nadużywania alkoholu.

Interesujące rezultaty uzyskane trakcie tajnych oględzin radzieckich krążowników w Portsmouth w 1955, w których uczestniczyć miał również Lionel Crabb, przypomnijmy znajdujący się już wówczas oficjalnie poza składem Royal Navy, zachęciły Brytyjczyków do ich ponowienia przy najbliższej sprzyjającej temu okazji.

Okazja do kolejnego skrytego „podglądania” najnowszych dużych radzieckich okrętów nawodnych pojawić się miała już niebawem, a stworzyła ją kolejna oficjalna wizyta radzieckiego zespołu w Wielkiej Brytanii. Tym razem była to jednak wizyta szczególna, bowiem na pokładzie krążownika *Ordżonikidze*<sup>8</sup> przybył do Wielkiej Brytanii realizując politykę „odwilży” między Wschodem a Zachodem, jej twórca Sekretarz Generalny KPZR Nikita S. Chruszczow w towarzystwie premiera Nikołaja A. Bułganina.

Dowodzony przez kontradm. W.F. Kottowa radziecki zespół w którego składzie oprócz krążownika znajdowały się również 2 niszczyciele – *Sowierszennyj* i *Smotriaszczyj*, należące do typu proj. 30bis *Smiełyj*<sup>9</sup>, przebywał w Portsmouth w dniach 18-2 kwietnia 1956 roku. Jednak jeszcze przed swym przybyciem do brytyjskiej bazy okręty, a zwłaszcza krążownik, stały się przedmiotem zainteresowania wywiadu. Zespół radzieckich jednostek wyruszył w rejs do Portsmouth, korzystając przy opuszczaniu Bałtyku z ogólnodostępnej trasy przez Cieśni-

ny Duńskie. Rzecz jasna, wszelkie ruchy zespołu przez cały czas były bacznie obserwowane na ekranach stacji radarowych państw NATO. Obserwatorzy zauważyli, że w trakcie przechodzenia przez Bełt w warunkach bardzo silnego zamglenia, *Ordżonikidze* w pewnej chwili nieoczekiwanie odłączył się od zespołu i zszedł z głębokiego toru wodnego, by następnie na pełnej prędkości pokonać „na skróty” piaszczystą płycznę o głębokości około 4 m, po czym po wykonaniu tego manewru ponownie dołączył do sztyku<sup>10</sup>. Wszystko to wskazywało na zastosowanie przez Rosjan nowatorskich rozwiązań w zakresie kształtu podwodnej części kadłuba, śrub napędowych czy steru względnie zamontowanie dodatkowych urządzeń hydrolokacyjnych.

Właśnie te osobliwe właściwości manewrowe bardzo zaintrygowały brytyjski wywiad, który uznał dziwny manewr *Ordżonikidze* za ćwiczenia, w warunkach maksymalnie zbliżonych do rzeczywistych, przerwania się radzieckich krążowników z Bałtyku na otwarty Atlantyk. Trudno więc dziwić się, że postanowiono wykorzystać wizytę w Portsmouth do sprawdzenia, jakie tajemnice kryje podwodna część radzieckiej jednostki. Właśnie to zadanie otrzymał Lionel Crabb, „wolny strzelec” na usługach MI6.

W marcu 1956 Crabb miał się spotkać z ówczesnym Pierwszym Lordem Morskim Admiralicji – adm. Lordem Mountbatten i otrzymać wówczas propozycję przeprowadzenia tajnej operacji, firmowanej wspólnie przez MI6 oraz

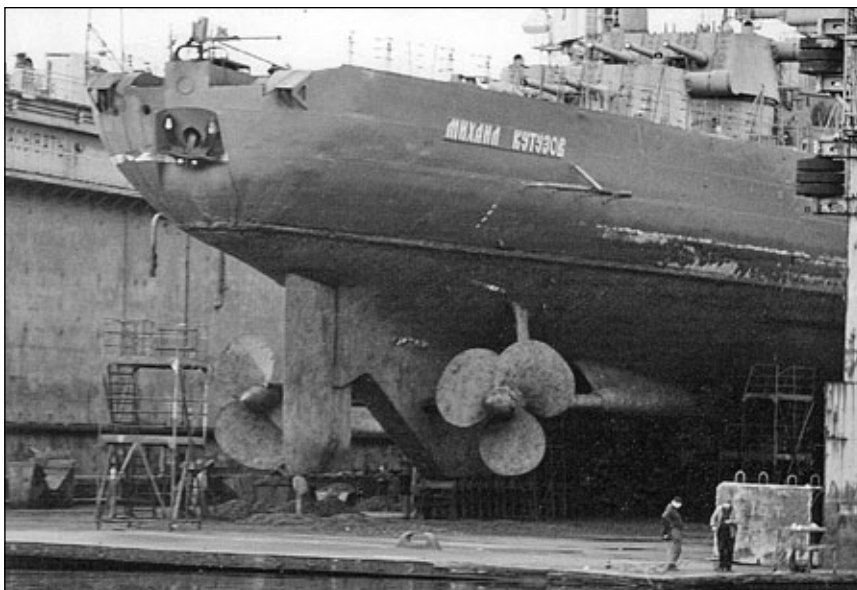
amerykańską CIA. Mountbatten równocześnie miał ostrzegać pletwonurka przed niebezpieczeństwami wynikającymi z faktu, że Rosjanie zdołali się w jakiś sposób dowiedzieć o wcześniejszej akcji przeprowadzonej w Portsmouth w roku 1955, której obiektem był krążownik *Swierdłow*.

Crabb przybył do Portsmouth w dniu 17 kwietnia 1956, na dzień przed przybyciem do bazy radzieckiego zespołu. W dniu 18 kwietnia *Ordżonikidze* zaczekał przy nabrzeżu South Railway na terenie stoczni marynarki wojennej, a w jego pobliżu stanęły oba niszczyciele<sup>11</sup>. W godzinach wieczornych 19 kwietnia 1956 Crabb w kombinezonie do swobodnego nurkowania miał, jak stwierdził to jego „nadzorujący” z ramienia MI6 – Teddy Davies, używający w czasie operacji nazwiska „Bernard Smith”, wejść do wody, zanurzyć się i odpłynąć w kierunku oddalonego o około 65 m krążownika. Powrócił o godz. 19.30 by wymienić złe funkcjonujący zawór oddechowy, który zmusił go do wynurzenia się. Po dokonaniu zamiany Crabb zanurzył się ponownie by jednak nigdy więcej już się nie wynurzyć.

Mimo, że cała operacja miała być tajna, już po kilku dniach w prasie pojawiły się enuncjacje, mówiące o zaginięciu bądź co bądź słynnego Crabba, co zmusiło brytyjską Admiralicję do wydania w dniu 29 kwietnia 1956 oświadczenia informującego o zaginięciu, a najprawdopodobniej utonięciu, pletwonurka w trakcie prób nad nowym sprzętem podwodnym, przeprowadzanych w Stokes Bay, odległym o 5 km od Portsmouth.

Niemal równocześnie w tym samym czasie Rosjanie zgłosili notę protestacyjną do władz brytyjskich, w której zażądali wyjaśnienia faktu stwierdzonej obecności pletwonurka w pobliżu niszczycieli. Premier Wielkiej Brytanii sir Anthony Eden oficjalnie przepro-

Ujęcie śrub i steru krążownika *Michail Kutuzow* wykonane w trakcie dokowania okrętu. To zapewne te elementy konstrukcji *Ordżonikidze* miał rozpoznać Crabb, co też stało się przyczyną jego zguby.  
Fot. Witalij W. Kostriczenko



8. *Ordżonikidze* – radz. kr. typ *Swierdłow*, zbud. 1949-1952 Zakład Nr 194 (im. A. Marti) Leningrad – pozostałe parametry jak *Swierdłow*.

9. *Smotriaszczyj*, *Sowierszennyj* – radz. nisz. typu proj. 30bis „*Smiełyj*”, zbud. 1951- 1952 Zakład Nr 190 im. AA Zdanowa, Leningrad, wyp. standard 2316 t, wyp. pełna 3066 t, dł. 120,5 m, szer. 12 m, zan. 3,9 m, 2 turb. par. TW-6, 60 000 KM, 4 kotły KW-3, 2 śruby napędowe, prędkość maks. 36,5 w., ekonomiczna 15,7 m, zasięg 3660 Mm/15,7 w., moc elektrowni pokładowych 325 kW, uzbr.: 4 x 130 mm L/50 (2 x II), 2 x 85 mm L /52 plot. (1 x II), 7 x 37 mm L/63 plot. (7 x I), 10 wt. kal. 533 mm (2 x V), 3 wbg. miny (52 szt. KB lub 60 szt. M-26), załoga 286 ludzi, w tym 19 oficerów, wg. Nikolskij W.I., Litinskij D.J., *Eskadrennyje minonoscy tipa Smiełyj – projekt 30bis*, Sankt Petersburg 1994.

10. Internet – strona Lenta.ru z 24.09.2007 r.

11. Kubiak K., *Morskie...*

sił Chruszczowa za zaistniały incydent, stwierdzając, że choć pletwonurkiem owym dostrzeżonym z pokładu radzieckich okrętów mógł być prawdopodobnie Crabba, to Brytyjczycy nie zamierzali jednak prowadzić żadnej operacji szpiegowskiej.

Incydent z Crabbem przerwał proces „ocieplenia” relacji między Wschodem a Zachodem, zapoczątkowując ich ponowne zaognienie, czemu „sprzyjały” niestety również dalsze wydarzenia roku 1956 – anglo-francusko-izraelska operacja sueska przeciwko Egiptowi czy działania radzieckie na Węgrzech.

Nieco ponad 14 miesięcy później, w dniu 9 czerwca 1957 w Zatoce Chichester w pobliżu wyspy Pilscy, w odległości około 25 km od Portsmouth, rybak znalazł pływające na powierzchni morza zwłoki w kombinezonie pletwonurka Royal Navy. Zwłoki te były jednak pozbawione głowy i obu rąk. Zostały one, mimo uszkodzeń rozpoznane przez współpracownika i przyjaciela Sydney Knowles oraz przyjaciółkę Pat Rose (przy zastosowaniu ówczesnych metod identyfikacji, a więc bez badania DNA, w końcu to równe 50 lat temu) i uznane przez patologa jako Lionel Crabb.

Odnalezienie zwłok jednak wcale nie zamknęło sprawy tajemniczego zaginięcia kmdr Crabba, który stał się od-tąd na wiele lat tematem dyżurnym dla goniących za sensacjami dziennikarzy oraz literackich spekulacji. Pojawiło się bardzo wiele różnorodnych hipotez dotyczących losów słynnego pletwonurka. Od nader wiarygodnych, twierdzących, że padł on ofiarą pracujących śrub okrętowych w chwili, gdy usiłował zbadać kształt steru krążownika po zgola sensacyjne, że został schwytany przez radzieckie służby strzegące okręt. Nie ma jednak zgodności jak potoczyć się mia-

ły jego losy w radzieckich rękach. Zdaniem jednych został po przesłuchaniu zlikwidowany, a jego okaleczone zwłoki, odnalezione w 1957, podrzucił skrycie w rejon brytyjskiego wybrzeża okręt podwodny. Inni twierdzą, że wylądował w radzieckim więzieniu, a jeszcze bardziej pragnący sensacji głoszą nawet, że został przez Rosjan „odwrócony” i po zmianie tożsamości jako Lew L. Korablow miał szkolić radzieckich specjalistów podwodnej dywersji.

W roku 1990 pojawiła się nowa, nie pozbawiona znamion prawdopodobieństwa, wersja mówiąca, że został zastrzelony przez snajpera z pokładu radzieckiej jednostki, w chwili, gdy zbliżał się do krążownika.

Nie dość tego, w dniu 16 listopada 2007 roku pojawiło się w Internecie oświadczenie niejakiego Eduarda Kolcowa, który stwierdził nie mniej nie więcej, jak tylko to, że osobiście poderznął gardło brytyjskiemu pletwonurkowi. Kolcow, wówczas 23-letni pletwonurek służb specjalnych marynarki wojennej (a być może specnazu ?) został wyznaczony do ochrony przebywającego w Portsmouth krążownika *Ordżonikidze*, w tym przede wszystkim podwodnej części jego kadłuba. Jak to sam stwierdził w wywiadzie udzielonym obecnie dokumentalistom rosyjskiej telewizji, w związku z „podejrzaną aktywnością” otrzymał rozkaz sprawdzenia przestrzeni podwodnej wokół zacamowanego przy nabrzeżu krążownika. W trakcie wykonywania tej misji zauważył w wodzie sylwetkę pletwonurka, wedle wszelkiego prawdopodobieństwa Crabba, starającego się przymocować coś w podwodnej części kadłuba okrętu w rejonie komór amunicyjnych na prawej burcie. Po zbliżeniu się na mniejszą odległość Kolcow rozpoznał minę, wówczas za-

faktyczne szanse w starciu z dwukrotnie młodszym Kolcowem były raczej niskie. Za swoją odwagę, dzięki której być może ocalał życie wielu ludziom, w tym najważniejszemu osobom w Związku Radzieckim, pletwonurek został w tajemnicy odznaczony „Orderem Czerwonego Sztandaru”<sup>12</sup>.

Obecnie, liczący już 74 lata Kolcow, uznał za swój obowiązek ujawnienie jeszcze przed śmiercią znanych mu tajemnic „zimnej wojny”, w tym kulisy sprawy Crabba.

Czy i na ile zaprezentowana przez Kolcowa wersja wydarzeń jest bardziej prawdopodobna od przedstawionych już wcześniej, chociażby przez Zwierkina (przypomnijmy, to rosyjski emigrant żyjący w Izraelu, wcześniej związany z radzieckimi służbami, utrzymujący, że znajdujący się w wodzie Crabb został zastrzelony przez strzelca wyborowego z pokładu okrętu), trudno dziś ocenić, tym bardziej, że tak naprawdę brak dostępu do materiałów źródłowych obu stron. O tym, jednak, że w całej sprawie muszą skrywać się jakieś nieczyste tajemnice, najlepiej świadczyć może fakt, iż Wielka Brytania, która oficjalnie zaprzeczała jakimkolwiek swemu zaangażowaniu w operację „rozpoznania” przez kmdr Crabba krążownika *Ordżonikidze*, przedłużyła klauzulę utajnienia wszystkich związanych z nią dokumentów aż po rok 2057, kiedy to piszącego te słowa, a zapewne i sporej części czytelników, nie będzie już wśród żywych. Wszystko zatem wskazuje, że o sprawie tajemniczego zaginięcia kmdr Crabba, usłyszymy w formie mniej czy bardziej wiarygodnych spekulacji, zapewne jeszcze nie raz, a ostatecznego jej rozwikłania doczekają nasi potomkowie. ●

### Bibliografia

1. Ehlers H., *Tajemniczy Zespół Klose*, „OW” nr 82 (2/2007).
2. Friedman N., *Fifty year war. Conflict and strategy in the Cold War*, Annapolis 2000.
3. Kubiak K., *Morskie działania specjalne po roku 1945*, Warszawa 2001.
4. Morin A.B., *Legkije kreisera tipa „Czapajew” i tipa „Swierdłow”*, Sankt Peterburg 1997.
5. Nikolskij W.I., Litinskij D.J., *Eskadrennyje minonoscy tipa Smielj – projekt 30bis*, Sankt Peterburg 1994.
6. Sobański M., *Z tajemnic Adriatyku*, „OW” nr 2/1999 (30).
7. Sziorokorad A.B., *Kreisera tipa „Swierdłow”*, „Morskaja Kollekcija” NR 2/1998, Moskwa 1998.

12. Internet

Radziecki pletwonurek floty w efektywnym ujęciu.

Fot. Internet



atakował pletwonurka i w trakcie krótkiego starcia poderznął mu gardło, używając do tego celu sztyletu. Mimo, że Crabb był bardzo doświadczonym podwodnym dywersantem, to jednak w owym czasie miał już 47 lat i zgodnie ze wszelkimi opiniami nie prezentował nadzwyczajnej sprawności fizycznej, stąd też jego



Westerplatte lata sześćdziesiąte. Na drugim planie za pomnikiem Obrońców Wybrzeża, basen Kaszubskiego Dywizjonu Okrętów Pogranicza. Widoczne są tu budynki byłej Bazy Remontowej WOP.  
Fot. Stanisław Pudlik

## Powstanie, zadania i funkcjonowanie Bazy Remontowej WOP w Gdańsku – Westerplatte

Wojska Ochrony Pogranicza, jako integralna część Sił Zbrojnych, były formacją przeznaczoną do ochrony granic Polski i kontroli ruchu granicznego na przejściach. Powstały one 13 września 1945 r. na podstawie rozkazu Naczelnego Dowódcy WP. Ich utworzenie było procesem złożonym politycznie i organizacyjnie. Stosunkowo szybko uporano się z powstaniem jednostek WOP, które realizowały zadania na lądzie. Utworzenie struktur morskich tej formacji odłożono na czas późniejszy. Dopiero z chwilą pojawienia się realnych możliwości uzyskania jednostek pływających dowództwa nadmorskich brygad WOP z Gdańska, Koszalina i Szczecina czyniły próby zorganizowania działań na morzu. Pomimo wielu starań, początki wykorzystywania własnych okrętów do służby granicznej przypadają dopiero na rok 1948. Wówczas sprawnych jednostek pływających

używano przede wszystkim w portach. Na morzu służbę zaczęto organizować później – w 1949 roku.

Systematyczna rozbudowa „floty WOP” stała się podstawą do opracowanie nowych koncepcji operacyjnych i organizacyjnych, które pozwalałyby na efektywne wykorzystanie tak bardzo zróżnicowanego technicznie taboru pływającego, a w ostatecznym efekcie na powstanie scentralizowanej struktury organizacyjnej służby morskiej.

Właściwe (bezwawaryjne) funkcjonowanie jednostek pływających Wojsk Ochrony Pogranicza wymagało ciągłej obsługi technicznej, uzupełniania zaopatrzenia i magazynowania zapasów. Aby sprostać tym specjalistycznym zadaniom, konieczne było powołanie pionu technicznego w strukturze służby morskiej WOP.

Uczyniono to w trakcie zmian organizacyjnych przeprowadzonych w służbie morskiej w połowie 1951 r.

Od lipca powołano Wydział Remontów Zaopatrzenia Technicznego i Nadzoru Służby Morskiej WOP w Gdańsku. Podlegał bezpośrednio zastępcy dowódcy WOP do spraw morskich, a zorganizowano go do przeprowadzania remontów taboru pływającego znajdującego się na wyposażeniu poszczególnych dywizjonów oraz do zaopatrywania w paliwo, smary i specjalny techniczny sprzęt morski. Jego szefem mianowano 7 lipca 1951 roku przedwojennego oficera pionu technicznego Marynarki Wojennej kmdr. por. inż. Romana Somnickiego.

Utworzenie wydziału usprawnić miało pracę inżynierów i techników zajmujących się przygotowywaniem jednostek pływających do działań na morzu. Powstał kompetentny organ, który koordynował prace remontowe na okrętach i kutrach we wszystkich dywizjonach – począwszy od ich planowania, poprzez



zawieranie umów na prace techniczne w stocznjach, po kontrolę jakości wykonanych prac i ich terminowość. Prócz tego planował on i realizował zaopatrzenie techniczne – specjalne oraz finansował te przedsięwzięcia. Struktura ta nie funkcjonowała jednak długo, gdyż w kwietniu 1952 r. wydział ten przemianowano na Bazę Remontów i Technicznego Zaopatrzenia Okrętów i Kutrów WOP (BRITZOIK WOP).

Prace zmierzające do jej utworzenia rozpoczęto pod koniec 1951 r. od ustalenia obiektów, jakie należy wybudować. Ich projekty wykonać miało Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku. Nieco wcześniej podjęto w dowództwie Marynarki Wojennej starania o zgodę na przejęcie przez WOP terenu Westerplatte. Przejęcie przez WOP od Marynarki Wojennej terenu (basenu amunicyjnego) byłej wojskowej Składowicy Tranzytowej nie było takie proste. O jego przekazanie zastępca dowódcy WOP ds. morskich zwrócił się 9 kwietnia 1951 r. do dowódcy MW. W tym samym czasie Ministerstwo Żegluga podjęło również starania o przejęcie tego terenu z zamiarem budowy bazy CPN. Na interwencję Sztabu Generalnego w Państwowym Komitecie Planowania Gospodarczego prośba ministerstwa Żegluga została odrzucona, gdyż basen Westerplatte wraz z przyległym terenem został zastrzeżony do celów obronnych. Dopiero 16 kwietnia 1953 r. płk Fonkiewicz informował dyrektora Szefostwa Zaopatrzenia MBP, że Minister Obrony Narodowej marszałek Konstanty Rokossowski wyraził zgodę na przekazanie terenu Westerplatte jednostce WOP. W związku z tym 5 maja 1953 r. przedstawiciel MW Marian Matelski przekazał go przedstawicielom bazy ppor. Tadeuszowi Broniewiczowi i ppor. Konradowi Sobocińskiemu.

Całościowy (generalny) plan budowy remontowej bazy WOP powstał w pierwszej połowie 1952 r. Inwestycja oparta była na założeniu, że jednostki pływające WOP powinny być remontowane we własnym zakładzie remontowym. Zorganizowanie trzech dywizjonów jednostek pływających oraz wyposażanie ich w tabor pływający, stworzyło konieczność wybudowania odpowiedniej bazy do jego remontów i obsługi, a w ostatecznym efekcie do ich normalnego funkcjonowania.

Ogólny plan przewidywał wybudowanie na Westerplatte następujących obiektów: wyciągu podłużnego (slipu) na 350

ton nośności; 4 baraków murowanych o kubaturze ok. 3000 m<sup>3</sup> każdy (2 przeznaczono na koszary dla żołnierzy Bazy Remontowej i Dywizjonu Morskiego 16 Brygady WOP a pozostałe 2 na magazyny); hali remontowej o kubaturze 4700 m<sup>3</sup>; do remontu małych kutrów (motorówek) o drewnianym kadłubie; głównego budynku warsztatowego (mieścić się w nim miały działy: tokarski, ślusarski, łączności, silnikowy i artylerii) o kubaturze 13200 m<sup>3</sup>; kadłubowni mającej kubaturę 2600 m<sup>3</sup> (do obróbki blach stalowych, kuźni i spawalni); budynków gospodarczych – łaźni, kotłowni i pralni (2000 m<sup>3</sup>) oraz kanałów centralnego ogrzewania, instalacji wodnych i elektrycznych. Koszt tej inwestycji miał wynosić 9.100.000 zł. 8 lipca 1952 r. wiceminister BP gen. Mieczysław Mietkowski ostatecznie zatwierdził budowę bazy. Miała być ona zrealizowana w latach 1952 – 1954 za sumę 10.500.000 zł.

Na początku 1952 r. podjęto również prace nad przyszłym etatem bazy remontowej. W styczniu tr. pełniący obowiązki szefa wydziału por. Zbigniew Konopka przedstawił zastępcy dowódcy WOP do spraw morskich odpowiedni projekt. Przewidywał on, że baza będzie liczyła 252 wojskowych (45 oficerów, 98 podoficerów – w tym 60 zawodowych i 109 marynarzy) oraz 47 pracowników kontraktowych. Przygotowany przez por. Konopkę projekt nie zyskał jednak pełnej akceptacji zastępcy dowódcy WOP ds. morskich. O ile zasadniczo zaakceptowana została jej organizacja, to ilość etatów kmr Iwan Gricuk poważnie zmniejszył. 10 kwietnia 1952 r. rozkazem ministra BP dotychczasowy Wydział Remontów, Zaopatrzenia Technicznego i Nadzoru Służby Morskiej WOP w Gdańsku przemianowany został na bazę. Jej etat początkowo liczył 97 wojskowych (25 oficerów, 30 podoficerów – w tym 14 nadterminowych i 42 marynarzy) oraz 29 pracowników cywilnych. Nie był on na początku w pełni obsadzony, gdyż nie istniała jeszcze wówczas taka potrzeba. 9 czerwca 1952 r. kmr por. inż. Roman Somnicki po sześciomiesięcznej nieobecności spowodowanej złym stanem zdrowia, przekazał protokolarnie obowiązki szefa Wydziału starszemu inżynierowi mechanikowi por. Zbigniewowi Konopce i odszedł ze służby wojskowej na emeryturę.

W 1952 r. baza otrzymała następującą organizację:  
– dowództwo;

- sekcja polityczna;
- sekcja personalna;
- kancelaria;
- warsztaty remontowe;
- wydział planowania;
- wydział techniczny;
- dział mechaniczno – ślusarski;
- dział kadłubowy;
- dział silnikowy;
- dział elektryczny;
- dział łączności;
- dział obróbki cieplnej;
- dział remontu uzbrojenia;
- sekcja finansowa;
- wydział zaopatrzenia;
- sekcja zaopatrzenia technicznego;
- sekcja mundurowa;
- sekcja uzbrojenia i specjalnego zaopatrzenia morskiego;
- sekcja zaopatrzenia łączności;
- pluton gospodarczy.

We wrześniu 1953 r. dotychczasowy etat bazy projektowano zwiększyć o ok. 100 etatów. 28 grudnia 1953 r. przemianowano ją na nowy większy etat. Wprowadzono w nim m.in. działy: obróbki drewnianej; wyciąg podłużny 350 ton, dźwig portowy 2,5 tony i drużynę ochrony. Nieco wcześniej, bo w połowie listopada 1953 r. nastąpiła zmiana dowódcy bazy. Po kpt. Zbigniewie Konopce przyjął je kpt. Feliks Krawczyk.

Działalnością bazy kierował jej dowódca. Podlegał on bezpośrednio dowódcy WOP i jego zastępcom. Odpowiadał za: wyszkolenie bojowe i polityczne oraz wychowanie, dyscyplinę i stan „moralno – polityczny” całego składu osobowego bazy; stan zabezpieczenia materiałowego, technicznego, gospodarki finansowej, uzbrojenia i gotowości bojowej; realizację planów produkcyjnych w warsztatach, ich jakość i dotrzymywanie terminów remontu okrętów oraz planowe przekazywanie ich do pełnienia służby; organizację „socjalistycznego współzawodnictwa pracy” w warsztatach oraz ochronę przeciwpożarową obiektów bazy i znajdujących się w remoncie okrętów.

Obsada kierownicza bazy, zatwierdzona w połowie czerwca 1956 r. przez dowódcę WOP, była następująca. Dowódcą BRITZOIK WOP był kmr ppor. Feliks Krawczyk, a jego zastępcami: do spraw politycznych mjr Józef Sośnierz, do spraw technicznych kpt. Marek Smółka, do spraw liniowych kpt. Zbigniew Sapiński, a pomocnikiem do spraw ewidencyjno – kadrowych por. Zdzisław Janczak. Naczelnym inżynierem bazy został por. Zbigniew Smal. Obowiązki szefa Wydziału Technicz-

nego sprawował kpt. Telesfor Nawrocki, a kierownikami poszczególnych działów byli: mechaniczno – ślusarskiego kpt. Czesław Włodarczyk, kadłubowego por. Czesław Trojanowski, silnikowego por. Eugeniusz Depa, elektrycznego ppor. Bogdan Szymański, łączności ppor. Stanisław Mroczkowski, a wyciągu podłużnego 350 t. por. Lucjan Derlatka. Sekcjami kierowali: finansową por. Wincenty Skokowski i uzbrojenia por. Alojzy Kozber. Szefem Wydziału Zaopatrzenia i jednocześnie zastępcą dowódcy bazy do spraw zaopatrzenia technicznego mianowany został trzy miesiące później por. Zenon Cieślak. Sekcjami Wydziału Zaopatrzenia kierowali: zaopatrzenia technicznego – morskigo por. Zbigniew Kowalik, mundurowej ppor. Zdzisław Rytman, zaopatrzenia łączności por. Ludwik Borusiak, kwaterunkowo – budowlanej ppor. Stanisław Kotarka. Od września 1956 obowiązki zastępcy dowódcy bazy do spraw zaopatrzenia został kpt. Jan Król oraz kpt. Stanisław Artysiewicz felczerem bazy, a miesiąc później na stanowisko dowódcy plutonu gospodarczego w zamian za por. Aleksandra Tiuniegowa mianowany został ppor. Zdzisław Urbanowicz.

Zorganizowana w Gdańsku Westerplatte baza z własnym warsztatem remontowym miała być w założeniach wszechstronnie przystosowana do remontów i obsługi technicznej okrętów i kutrów będących na wyposażeniu Wojsk Ochrony Pogranicza. Jej istnienie w takim kształcie wydawało się uzasadnione. Jednak faktyczne funkcjonowanie bazy w strukturze organizacyjno – produkcyjnej ustalonej 1954 r. budziło wątpliwości, nie tylko dowództwa bazy i kierownictwa WOP, ale również innych instytucji, gdyż nie uzyskała ona w 1956 r. pełnej zdolności produkcyjnej. Zdania na temat jej dalszej przyszłości były różne. Kierownictwo WOP zamierzało dokończyć jej budowę, wyposażić w potrzebne urządzenia i powiększyć jej etat, nie zawsze licząc się z ponoszonymi kosztami. Natomiast instytucje sprawujące nadzór kładły nacisk na rentowność bazy (małej stoczni remontowej), dążąc do obniżania i tak poważnych wydatków, wskazywały też na inne stocznie, które mogłyby przejąć jej zadania.

### Diagnoza i projekty uzdrowienia bazy

W 1957 r. istnienie bazy poddano gruntownej analizie i kontroli. Wynikała ona z szerszego, ogólnokrajowe-

go kontekstu – podjęcia przez rząd prac w celu określenia sytuacji gospodarczej w dziedzinie remontu statków. Z inicjatywy Ministerstwa Żeglugi przy współudziale Ministerstwa Kontroli Państwowej powołano międzyresortową komisję do zbadania istniejącego stanu w przemyśle stoczniowym, opracowania bilansu produkcyjny wszystkich stoczní w skali ogólnokrajowej i podjęcie ewentualnych działań naprawczych. Komisja zainteresowała się również BRITZOIK WOP, z powodu informacji o niepełnym wykorzystaniu jej mocy produkcyjnych.

Okazało się, że krajowe stocznie remontowe posiadają znaczące (20%) wolne moce produkcyjne. Zdaniem komisji wszelkie remonty jednostek pływających WOP powinny być prowadzone przez Stoczní MW w Gdyni, ponieważ jest ona dobrze doinwestowana i specjalnie przygotowana do remontu jednostek typu wojskowego. W związku z niepełnym wykorzystaniem istniejących już mocy produkcyjnych polskich stoczní, także i baza WOP, której zdolność produkcyjną komisja oceniła na podstawie ekspertyzy na 500.000 godzin roboczych normatywnych (tzn., że była ona wykorzystywana w 20%), nie miałaby także w przyszłości odpowiedniego obciążenia produkcyjnego. Dlatego też – zdaniem płk. Waluchowskiego – należałoby przeanalizować możliwości wykorzystania mocy produkcyjnych BRITZOIK WOP, aby „gospodarka narodowa nie ponosiła strat z racji braku efektów z zainwestowanych środków”. Zaznaczył on także, że omawiano możliwość wykorzystania jej mocy produkcyjnych przez morskie przedsiębiorstwa usługowe, gdyby MSW nie miało innej koncepcji rozwiązania tego problemu.

Takie stanowisko komisji wpłynęło na podjęcie przez Dowództwo WOP oraz inne przedstawicielstwa prac analityczno studyjnych przeznaczenia i wykorzystania bazy. Powołano również kilka komisji, które miały znaleźć odpowiedzi na nurtujące pytania. Zastanawiano się także nad celowością jej dalszego istnienia.

Próby połączenia ze Stoczníą Marynarki Wojennej

Analizę możliwości wykorzystania BRITZOIK WOP będącej częścią Stoczni Marynarki Wojennej jako bazy macierzystej, rozpatrywała na zlecenie Ministerstwa Kontroli Państwowej w lutym 1957 r. komisja ze stoczni MW. Wskazała ona na szereg niedo-

ciągnąć, jakie występują w funkcjonowaniu bazy WOP. Ośrodek ten złożony ze: slipu podłużnego, hali obróbki mechanicznej, hali szkutniczej, magazynów, budynków z urządzeniami pomocniczymi oraz budynków ogólnego użytku oraz nabrzeża długości ok. 400 m, nie przedstawiał sobą według komisji skompletowanej bazy remontowej. Pewne elementy były nadmiernie rozbudowane, a wielu innych brakowało. Ośrodek nie posiadał właściwej załogi warsztatowej i był wykorzystywany w minimalnym stopniu. Dlatego też jego produkcja ograniczała się do drobnych napraw małych jednostek pływających. Według komisji ośrodek ten mógłby być wykorzystywany jako baza do przeprowadzania drobnych remontów i prac konserwatorskich na jednostkach pływających o wyporności do około 300 ton po wprowadzeniu następujących uzupełnień i dostosowań, przyjmując założenie, że slip stanowi sobą główny instrument działalności ośrodka. Proponowano:

- powiększenia płyty przyslipowej i wyposażenia jej w urządzenie dźwigowe;
- poszerzenie rynny slipowej;
- przystosowanie nabrzeża do wystawiania małych jednostek (do 100 ton) dźwigiem pływającym;
- wyposażenia nabrzeża w odpowiedni dźwig portowy;
- przystosowanie istniejącej hali obróbki mechanicznej do drobnych napraw mechanizmów okrętowych. W tej hali winna znajdować się odpowiednia ilość lekkich obrabiarek, dział ślusarski, rusznikarski i stanowiska spawalnicze;
- w obecnej hali szkutniczej ustawić warsztat szkutniczo – stolarski do przeprowadzania napraw na jednostkach wyslipowanych i wystawionych dźwigiem na ląd (nie powinno się zakładać, że do hali tej wprowadzać się będzie obiekty do remontu);
- dostosować stanowiska pomocnicze takie jak: kuźnia, sprężarka, źródło i sieć CO, sieć elektryczna do pełnych potrzeb.

Po przeprowadzeniu tych usprawnień – zdaniem komisji – ośrodek zatrudniałby około 200 ludzi. Powinien być zawsze oparty o większą bazę macierzystą do szybkiego kooperowania i wykonywania poważniejszych prac z dziedziny remontu mechanizmów, rurociągów, obróbki mechanicznej, odlewnictwa, prac kadłubowych i elektrycznych. Na bazie macierzystej po-



Hala główna bazy remontowej, stan z 10 grudnia 2004 roku.

Fot. Grzegorz Goryński

winien także spoczywać obowiązek szerokiej pomocy w dostawach materiałów technicznych potrzebnych do remontu. Komisja ta określiła, że wykonanie wskazanych usprawnień wymagałoby kredytów inwestycyjnych w granicach 10 – 20 milionów złotych. Jej zdaniem uruchomienie ośrodka obecnie przy niepełnym obciążeniu szeregu baz remontowych na wybrzeżu jest niecelowe i ekonomicznie nieuzasadnione. Do takiego wniosku komisję skłoniły następujące przesłanki:

- wszystkie remonty dla potrzeb WOP może obecnie i w perspektywie najbliższych lat realizować Stocznia MW,
- uzyskanie kredytów na reorganizację ośrodka byłoby w obecnych warunkach wydatkiem niecelowym,
- skompletowanie załogi natrafiłoby na poważne trudności,
- ilość posiadanych przez WOP jednostek nie zapewni pełnego obciążenia tego ośrodka,
- uzyskanie dodatkowych zamówień do wykorzystania rezerw wobec niedociążenia stoczni remontowych byłoby w obecnym okresie i latach najbliższych niemożliwe. Ponadto rodzaj i lokalizacja ośrodka stwarza pewne dodatkowe trudności stojące na drodze do przyjmowania zleceń z zewnątrz.

Wnioski podsumowujące z prac prowadzonych przez komisję złożoną z przedstawicieli Stoczni MW były następujące:

1. uzupełnienie i uruchomienie

ośrodka w okresie kilku lat po zwiększeniu się stanu jednostek pływających WOP będzie celowe;

2. przyjęcie ośrodka przez Stocznnię MW i uruchomienie go po pewnym czasie według ustalonych planów jest możliwe do przeprowadzenia pod warunkiem, że Stocznia nie poniesie z tego tytułu wydatków lub uszczerbku w gospodarce zakładowej.

Komisja nie udzieliła jednoznacznej odpowiedzi dotyczącej możliwości wykorzystania bazy morskiej WOP jako ośrodka remontowego Stoczni Marynarki Wojennej. Pomysłu tego bezwarunkowo nie poparła także Rada Robotnicza tej stoczni. Stwierdziła tylko, że w zasadzie przychyliła się ona do wniosków komisji, mimo, że *„takie rozwiązanie będzie stwarzać dla Stoczni MW duże trudności, bez osiągnięcia dodatkowych korzyści”*.

Przesyłając do Zespołu Kontroli Państwowej Obrony Narodowej Ministerstwa Kontroli Państwowej odpowiedź Dowództwa Marynarki Wojennej w sprawie BRITZOIK WOP kontradmirał Jan Wiśniewski przedstawił następujące propozycje rozwiązania:

- Stocznia MW jest w stanie i zobowiązuje się wykonywać wszystkie remonty jednostek pływających WOP w okresie najbliższych kilku lat,
- w celu właściwego wykorzystania parku maszynowego i urządzeń produkcyjnych ośrodka, a także w celu zmniejszenia własnych nakładów inwestycyjnych Stocznia MW winna przejąć wszystkie urządzenia ośrodka, aby:

- maszyny i urządzenia przydatne Stoczni MW wykorzystać, natomiast inne maszyny i urządzenia Stoczni winna upłynąć zgodnie z obowiązującymi przepisami,

- slip i urządzenia przyslipowe ośrodka WOP przejąć do wykorzystania i eksploatacji Stoczni MW. Przekazanie slipu stoczni w związku z trudnością wydzielania go z terenu WOP, może nastąpić w drodze dzierżawy, z zastrzeżeniem, że do Stoczni należy całkowite dysponowanie nim.

- w związku z dużą odległością bazy WOP od Stoczni MW wykorzystanie istniejących hal produkcyjnych, budynków, magazynów i pozostałej infrastruktury byłoby bardzo utrudnione, a praktycznie nawet niemożliwe. Powodem była konieczność dokonania poważnych inwestycji, aby mogły być wykorzystane do dalszej produkcji.

Według kontradm. J. Wiśniewskiego doinwestowanie w tym czasie ośrodka WOP było niecelowe i gospodarczo nieuzasadnione. Za główny powód podał on niemożność całkowitego wykorzystania mocy produkcyjnej istniejących na wybrzeżu stoczni. Te przesłanki skłoniły Dowództwo Marynarki Wojennej do przedstawienia propozycji, aby baza pozostała nadal własnością WOP. Natomiast, kiedy fundusz remontowy wzrośnie, za kilka lat ośrodek ten mógłby być przekazany Stoczni MW, która będzie zmuszona rozbudować swój potencjał produkcyjny.

Propozycja Marynarki Wojennej, która mogła być rozstrzygającą ze wzglę-

du na szczególny charakter tego terenu zastrzeżonego do celów obronnych państwa, niewiele nowego wносиła.

Poszukiwanie innych możliwości

Opinię podobną w treści do opinii komisji przedstawicieli Stoczni MW, sformułował kierownik Katedry Politechniki Gdańskiej prof. Jerzy Doerffer. Rozpatrywał on BRITZOIK WOP jako zaplecze techniczne jednostek WOP stacjonujących w Gdańsku w celu wykonywania wszelkiego rodzaju remontów, a nie, jak uważało Dowództwo WOP, bazy remontowej i zaopatrzenia technicznego wszystkich jednostek pływających WOP. Wskazywał na bardzo mały, bo tylko 20% stopień jej wykorzystania, gdy cały potencjał produkcyjny oszacował na około 500.000 roboczogodzin rzeczywistych. Prof. Doerffer ocenił, że wobec tych przesłanek oraz „ograniczenia rozbudowy floty WOPu” – co akurat nie odpowiadało rzeczywistości – nie ma perspektyw na pełne ich (godzin roboczych) wykorzystanie. Zwrócił uwagę na to, że aby „warsztaty” mogły wykonywać wszelkie remonty, powinny być jeszcze doinwestowane. Wskazał również na Stocznę MW, posiadającą poważny nie w pełni wykorzystany potencjał produkcyjny, która mogłaby remontować jednostki WOP bez żadnych dodatkowych inwestycji. Prof. Doerffer wyraził pogląd, że utrzymanie warsztatów WOP w dotychczasowym stanie i w ówczesnej sytuacji gospodarczej kraju było nieuzasadnione. Wskazał również kilka propozycji bardziej celowego jego zdaniem ich wykorzystania. Pierwsza, zakładała przekazanie BRITZOIK WOP Zjednoczeniu Budownictwa Inżynieryjno – Morskiego (ZBIM) na bazę sprzętu. Kolejna, dotyczyła przejęcia jej przez Zarząd Portu Gdańsk na warsztaty portowe. Obie zakładały wyodrębnienie zabudowań znajdującego się tam Dywizjonu Okrętów Pogranicza 16 Kaszubskiej Brygady WOP od terenu warsztatów oraz pewnych nakładów, jakie należało ponieść na dostosowanie tych warsztatów do nowych celów. Remonty jednostek WOP mógłby natomiast być wykonywane w Stoczni MW, mogącej zaspokoić potrzeby remontowe także tej formacji. Konceptja przekazania bazy WOP Stoczni MW – zdaniem prof. Doerffera – nie była przez komisję brana pod uwagę, ze względu na jej dużą zdolność produkcyjną, a także poważne trudności w administrowaniu odległymi warsztatami. W ocenie profesora podstawowym warunkiem celo-

wości eksploatacji jakiegokolwiek zakładu przemysłowego jest opłacalność produkcji. Dlatego jego zdaniem należy dać dyrekcji Stoczni MW w przypadku przejęcia bazy całkowicie „wolną rękę”, co do metody i zakresu jej eksploatacji w przyszłości, gdyż potencjał produkcyjny istniejących zakładów (Stoczni MW i BRITZOIK WOP) jest bardzo duży i co najmniej dwukrotnie przekracza istniejące potrzeby. Powodować to będzie trudności w zapewnieniu im produkcji dającej pełne obciążenie. Eksploatacja częściowa natomiast – zdaniem profesora – jest nieekonomiczna i będzie przynosiła jedynie straty dla gospodarki narodowej. Stąd jego wniosek, że eksploatacja nierentowna jest niecelowa, a nawet niedopuszczalna w obecnej sytuacji ekonomicznej, pomimo poważnych nakładów inwestycyjnych poczynionych w przeszłości. Dlatego „celowym może okazać się zamknięcie tych warsztatów przy ich odpowiednim zabezpieczeniu, zezwalając Stoczni Marynarki Wojennej lub innym Stoczniom na zabranie takiego wyposażenia, które nie będzie potrzebne w przypadku ponownego wznowienia produkcji np tokarnia 10 m, hamulec 1500 KM, szlifierka, wytaczarka. Resztę urządzeń należy odpowiednio zakonserwować i zabezpieczyć przed zniszczeniem lub „rozsabrowaniem”. Wszystkie remonty drobne powinny być wykonywane przez same załogi jednostek WOP, a remonty poważniejsze, dla których jednostka nie może zawinąć do Gdyni może wykonywać Gdańska Stocznia Remon-

towa”. Taki wariant rozwiązania zawarty w dekretacji opinii z 30 marca 1957 r. był dla zastępcy dowódcy WOP do spraw morskich kmr. ppor. Henryka Romanka nie do przyjęcia.

Profesor Doerffer kierując się zasadami rachunku ekonomicznego wskazał bolesny, ale rozsądny kierunek rozwiązania. Czy taka stocznia remontowa Wojskom Ochrony Pogranicza była potrzebna? Zapewne w chwili podejmowania decyzji o jej budowie nie zastanawiano się nad rachunkiem ekonomicznym czy sytuacją gospodarczą Polski. Jej budowa realizowana pod nadzorem oficerów radzieckich, w tym także i zastępcy dowódcy WOP do spraw morskich kmr. Iwana Gricuka, była raczej pochodną „zimnej wojny” oraz obowiązującej w Polsce doktryny wojskowej uzależniającej Polskę bardziej od ZSRR niż od zdrowego rozsądku.

Dyrektor Zespołu Ministerstwa Kontroli Państwowej płk H. Serwach w piśmie skierowanym do dowódcy WOP wskazał, że poniesione dotychczas koszty w wysokości ponad 20 milionów złotych (!) nie były celowe.

Faktyczne nakłady wyłożone na Bazę Remontów były o około 4 milionów złotych mniejsze i przedstawiały się następująco:

- wartość zainstalowanych maszyn i urządzeń – 2 121 055 zł;
- budowa slipu – 5 817 440 zł;
- roboty instalacyjne – 1 064 793 zł;
- budowa budynków – 6 480 000 zł;
- koszty dokumentacji – 355 091 zł;

Pozostałości slipu bazy remontowej, stan również z 10 grudnia 2004 roku. Fot. Grzegorz Goryński





• wartość budynków wykonanych sposobem gospodarczym – 100 000 zł.

Z wyliczeń tych wynika, że od rozpoczęcia budowy w 1952 r. do końca 1956 r. na jej budowę wydano 15 936 379 złotych. Podstawą decyzji o podjęciu budowy bazy było założenie, że jednostki pływające WOP powinny być remontowane we własnym zakładzie remontowym. Do końca 1956 roku w ocenie Dowództwa WOP nie zakończono budowy i wymagało to dodatkowych inwestycji w granicach 8-10 mln złotych. Koszty utrzymania bazy na podstawie rozliczeń przeprowadzonych za rok 1956 kształtowały się następująco:

- dziennie 11 530 zł;
- miesięcznie 345 914 zł;
- rocznie 4 150 000 zł.

Koszty te po planowanym zatrudnieniu w miejsce żołnierzy pracowników cywilnych, miały osiągnąć sumę 5 mln zł. Niezależnie od tych nakładów, ze względu na nieprzygotowanie bazy do realizacji remontów „generalnych” oraz brak możliwości z przyczyn technicznych slipowania 2 jednostek, ich remonty wykonywane są w stocznich państwowych. Ich koszty kształtują się na poziomie około 1,5 mln złotych. Porównując koszty utrzymania bazy przy zatrudnieniu pracowników cywilnych (5 mln zł) i koszty remontów realizowanych w stocznich państwowych (1,5 mln zł) z wydatkami jakie poniesiono by w przypadku realizacji wszystkich remontów w stocznich państwowych (oszacowano je na ok. 5 mln zł) wynikało, że posiadanie bazy generowało rocznie straty w wysokości około 1,5 mln złotych oraz dawało niższą jakość wykonanych prac, gdyż – jak podano – *„jakość wykonanych remontów w stocznich państwowych jest niewspółmiernie wyższa.”*

Wniosek taki wynikał w jego ocenie z faktu nieukończenia tej inwestycji, co spowodowało brak możliwości remontowania jednostek pływających WOP we własnej stoczni remontowej. Zdaniem płk. Serwacha w czasie budowy tej bazy remontowej nie uwzględniono dostatecznie takich czynników jak jej ekonomiczność i rentowność oraz racjonalna rozbudowa poszczególnych działów. Uruchomienie bazy jako samodzielnego zakładu wymagałoby dodatkowych inwestycji w granicach 10 – 20 milionów złotych, *„co nie jest celowe a w obecnej sytuacji gospodarczej kraju nie wydaje się możliwe do przeprowadzenia.”* Płk. Serwach wskazywał na możliwość przeprowadzenia

wszelkich remontów jednostek pływających WOP przez Stocznnię Marynarki Wojennej, a także na możliwość przyjęcia przez Stocznnię Marynarki Wojennej tego obiektu oraz w miarę wzrostu ilościowego jednostek pływających Marynarki Wojennej i Wojsk Ochrony Pogranicza na planowe uruchamianie poszczególnych działów.

W sprawie wykorzystania możliwości produkcyjnych bazy powołano komisję złożoną z przedstawicieli MSW i bazy WOP. Stwierdziła ona, że przy istniejącej organizacji pracy istnieją „luzy” produkcyjne (wolne moce przerobowe) na kilku działach. Dla przykładu obrabiarki wykorzystywano w minimalnym stopniu, a ich czas efektywnego wykorzystania wynosił:

- 10% na szlifierkach do wałów i szlifierkach płaszczyznowych; strugarkach poprzecznych; urządzeniach do obróbki cieplnej i prasie mimośrodowej;
- 20% na tokarkach uniwersalnych i prasie balansowej;
- 70% na tokarkach pociągowych.

Wskazano jednocześnie na możliwość ich zagospodarowania – na produkcję części zamiennych do pojazdów mechanicznych, np. wszelkiego rodzaju sworzní, tulei, wałków skrzyni biegów z wieloklinami, śrub, końcówek układu paliwowego, kół zębatych o zębach czołowych, których przerób w stosunku rocznym wynosiłby 6000 roboczogodzin. W dziale silnikowym niewykorzystywano – hamowni i stołu pobierczego do badania pomp wtryskowych. Urządzenia te postulowano wykorzystać do remontów silników, szczególnie wysokoprężnych oraz do sprawdzania i napraw instalacji elektrycznej. Ilość maszyn i urządzeń działu silnikowego – według komisji – pozwalała na wykonywanie remontów kapitalnych silników samochodowych (wysokoprężnych) w ilości 3-4 miesięcznie. Uwarunkowano to jednak zatrudnieniem dodatkowych 4-6 pracowników cywilnych w ramach istniejącego etatu oraz majstra w miejsce brygadzysty (podoficera nadterminowego). Natomiast w dziale elektrycznym, przy istniejących urządzeniach wskazano na możliwość wykonywania wszelkich prac z zakresu remontów i konserwacji sprzętu elektrycznego, silników spalinowych, łącznie z przewijaniem prądnic i starterów. Stolarska i wyciąg mogłyby służyć – w ocenie komisji – do przeglądu i konserwacji wszelkich jednostek pływających MO.

### Decyzja zapadła

Problem uzdrowienia bazy WOP rozpatrywano także na szczęblu Dowództwa WOP i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Starano się znaleźć argumenty uzasadniające konieczność posiadania przez Wojska Ochrony Pogranicza Bazy Remontowej. Zastępca dowódcy WOP do spraw morskich kmdr ppor. Henryk Romanek uważał jej istnienie za zasadne. Wskazywał na konieczność dalszej jej rozbudowy, aby dostosować działalność bazy do wzrastających potrzeb, aby mogła ona w przyszłości wykonywać wszelkie remonty jednostek pływających WOP, za wyjątkiem remontów generalnych jednostek typu „9” o kadłubach drewnianych z powodu dużej pracochłonności robót (100 do 120 tys. roboczogodzin). Po rozbudowie, miała by także realizować inną działalność w ramach służb Ministerstwa Spraw Wewnętrznych: remonty motorówek i silników samochodowych. Rozbudowę, według kmdr. Romanka, należało zrealizować w dwóch etapach:

- pierwszy w latach 1958-1959, miał polegać na doinwestowaniu bazy w wysokości 4 mln złotych, czyli 25% kosztów pierwotnych,
- drugi w latach 1960-1962 obejmowałby jej rozbudowę, na którą należało wydatkować 6 mln złotych.

Przekazanie bazy innemu przedsiębiorstwu rodziło zdaniem kmdr. Romanka problem podziału terenu na Westerplatte, aby normalnie funkcjonowała stocznia i można było wykonywać czynności służbowe dywizjonu Okrętów Pogranicza. Ze względu na ograniczony teren – zajmowany przez jedną jednostkę wojskową – najwłaściwszym jego zdaniem współużytkownikami, mogła być tylko Stocznia Marynarki Wojennej. Jednak zasadnicza niezgodność funkcjonalna w wykorzystaniu basenu (wspólne wyjście i wspólne nabrzeże) powodować mogła trudności w wykonywaniu zadań służbowych przez dywizjon, gdyż w okresach nasilenia remontów basen będzie zajęty przez różne jednostki cywilne. Należało się również liczyć z utratą tego terenu.

Na tej podstawie kmdr Romanek proponował:

- pozostawić Bazę Remontów w posiadaniu MSW,
- zabezpieczyć doinwestowanie w kwocie około 10 mln złotych w ciągu 5 lat w celu doprowadzenia jej do pełnej wydajności, warunkowanej



Patrolowce WOP w czasie zimowania na terenie bazy remontowej, lata sześćdziesiąte.

Fot. zbiory Grzegorz Goryński

obecnym zespołem produkcyjnym hal i urządzeń do 350 000 roboczogodzin,

- powstałe (doraźne) nadwyżki mocy produkcyjnych wykorzystać na potrzeby innych służb MSW.

Dowódca WOP płk Eugeniusz Dostojewski przekazał to stanowisko zastępcy dowódcy WOP do spraw morskich – dowódcy Wojsk Wewnętrznych gen. bryg. Wacławowi Komarowi prosząc o decyzję w tej sprawie.

Płk Dostojewski wskazał jeszcze na zagadnienie związane z bazą – sprawę technicznego i materiałowego zaopatrzenia jednostek morskich WOP, które to zadania Baza Remontowa spełnia. Dowódca WOP przedstawił dwie propozycje:

- z punktu ekonomicznego wydać się uzasadnionym przekazać całkowicie bazę Stoczni Marynarki Wojennej, zapewniając jednocześnie remonty w stocznich państwowych,

- o ile Marynarka Wojenna nie wyrazi zgody na przyjęcie bazy – pozostawić ją w dalszym ciągu w posiadaniu Dowództwa WOP, zabezpieczając jej doinwestowanie oraz zezwalając na jej przejście z budżetu na własny rozrachunek.

Generał Komar 29 kwietnia 1957 r. zadekretował: „Bazę zostawić u siebie. Występować sukcesywnie o doinwestowanie w porozumieniu z Centralnym Zarządem Zaopatrzenia MSW”.

W dwa tygodnie później minister Spraw Wewnętrznych Władysław Wicha w skierowanym do kierownika Zespołu Wojskowego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów piśmie opowiedział się za pozostawieniem Bazy Re-

montowej WOP w podporządkowaniu MSW. Wskazał on na stale zwiększającą się ilość remontowanych jednostek pływających WOP. W 1958 r. bilans ten miał wynosić 150 000 godzin roboczych, w 1960 r. już 200 000, a w 1965 r. 400 000. Z tej liczby na remonty w stocznich państwowych planowano przeznaczyć po 10 000 godzin roboczych w okresie lat 1958-1961 oraz po 70 000 w latach 1962-1965. Czas ten zarezerwowano zasadniczo na remonty kapitalne jednej lub dwóch jednostek rocznie, które miała przede wszystkim zrealizować Stocznia Marynarki Wojennej. W szczególnym przypadku brano także pod uwagę Szczecińską Stocznę Remontową. Pozostałe remonty jednostek WOP miano wykonywać w Bazie Remontowej, której moc produkcyjną w wyniku zmian organizacyjnych oraz częściowego doinwestowania planowano znacząco zwiększyć. Potencjał ten w 1957 wynosił 114 000 roboczogodzin. W 1960 r. miał on osiągnąć 200 000, a w 1965 – 350 000. Jako główne powody, które zdaniem ministra Spraw Wewnętrznych wpływały na pozostawienie Bazy Remontowej w dotychczasowym podporządkowaniu to:

- teren, zajmowany przez bazę wspólnie z inną jednostką wojskową o charakterze operacyjnym, który był trudny do podziału, aby zapewnić wystarczającą przestrzeń zarówno jednostce wojskowej i ewentualnej stoczni. Jednocześnie W. Wicha wskazywał, że ze znanych lub proponowanych instytucji, które ewentualnie mogłyby przejąć bazę, biorąc pod uwagę trudności lokalizacyjne oraz wojskowy charakter

tego terenu, tylko Marynarka Wojenna byłaby najwłaściwszym współużytkownikiem Westerplatte,

- zaproponowane przez Marynarkę Wojenną rozwiązanie – część maszyn zostałyby wykorzystane w Gdyni, a część upłynniona – w ocenie ministra – spowodowałoby w praktyce „przekreślenie działalności Bazy jako obiektu gospodarczego, który został zbudowany kosztem 16 mln zł. i pracuje już od czterech lat.”

Ostatecznie decyzja w sprawie pozostawienia BRITZOIK WOP w dotychczasowej przynależności zapadła 13 sierpnia 1957 r. na konferencji w Komisji Planowania przy Radzie Ministrów. Jej uczestnicy z Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej, Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, Szefostwa Sztabu Generalnego, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Handlu Zagranicznego, Urzędu Rady Ministrów i Komisji Planowania przy RM uzgodnili, że „Stocznia WOP, znajdująca się na Westerplatte pod względem swego położenia oraz mocy produkcyjnej nie nadaje się do przejścia przez Ministerstwo Żeglugi i należy ją pozostawić w dotychczasowej przynależności Ministerstwa Spraw Wewnętrznych ograniczając inwestycje do koniecznych dla potrzeb WOP.” W tej sprawie dowódca Wojsk Wewnętrznych gen. bryg. Wacław Komar skierował pismo do dowódcy Marynarki Wojennej informujące go, że warsztaty WOP na Westerplatte nie mogą być przekazane Zarządowi Portu Gdańsk.

Powyższe stanowisko zakończyło dyskusję o ewentualnym podporząd-

kowaniu Bazy Remontowej. Wskazała ona na szereg niedoskonałości w jej funkcjonowaniu oraz pozwoliła określić dla niej zakres przedsięwzięć naprawczych.

W drugiej połowie 1957 r. Bazę Remontów i Technicznego Zaopatrzenia Okrętów i Kutrów WOP poddano dwukrotnej, wnikliwej kontroli.

Pierwszą inspekcję przeprowadzono od 13 do 16 września 1957 r. Objęła ona oprócz produkcji i stanu zaopatrzenia również zagadnienia służby, dyscypliny, porządku wojskowego i dyscypliny. Wskazano na liczne uchybienia. Dotyczyły one m.in. planowania remontów jednostek, wykorzystania pracowników w produkcji, ich kwalifikacji oraz kontroli technicznej. Absencja pracowników cywilnych wynosiła 12% (utrzymywała się w normie), a wojskowych, kształtując się na poziomie 30-35%, przewyższała założoną normę. Za przyczynę nadmiernej absencji uznano spadek dyscypliny wykonawczej oraz branie marynarzy do służby wewnętrznej i prac pozawarsztatowych (złe planowanie służby przez dowódcę pododdziału). Udział załóg okrętów w trakcie remontów był znikomy, gdyż zabierano je do dywizjonu. Etaty bazy nie odpowiadały istniejącym potrzebom produkcyjnym. W ocenie komisji opracowano je w latach 1952-1953, kiedy jej organizacja była bardzo prymitywna. W działach produkcyjnych bazy było 98 etatów (11 oficerów, 18 podoficerów i 69 żołnierzy służby zasadniczej). Faktycznie pracowało tam tylko 66 pracowników w tym 4 cywili, z czego bezpośrednio w produkcji tylko 35.

Na tej podstawie opracowano wniośki, które przyczynić się miały do usprawnienia działalności. W pierwszej kolejności Komisja wskazała na konieczność zmiany dotychczasowych etatów bazy. Reorganizację według niej, należało przeprowadzić w dwóch etapach. W pierwszym – wewnętrznym, dotychczasową ilość pracowników miano lepiej wykorzystać w produkcji. Drugi etap, polegający na całkowitej zmianie etatów, miał rozstrzygnąć zasadność takiej ich ilości, gdyż nowa obsada powinna opierać się na wysoko kwalifikowanych pracownikach i nowej organizacji produkcji. Miano także poprawić organizację pracy i służby, zmniejszając absencję pracowników o 10-15%, wprowadzić szkolenie przywarsztatowe w celu podniesienia kwalifikacji, zwiększyć kontrolę techniczną i kontrolę mate-

rialową, ożywić działalność racjonalizatorską, przeprowadzić aktualizację norm produkcyjnych, zwiększyć ilość kontraktów ofertowych, szczególnie na usługi slipowe i pracę obrabiarek. Zwrócono również uwagę na konieczność podwyższenia jakości remontów jednostek pływających i terminowości ich wykonania. Należało również opracować analizę zdolności produkcyjnej warsztatów, dając odpowiedzi na pytania: ile „roboczogodzin rzeczywistych” mogą przepracować warsztaty miesięcznie, ile jednostek może być remontowanych jednocześnie i ile czasu potrzeba na wykonanie przeciętnego remontu bieżącego i średniego dla motorówek i jednostek typu „KP”.

Dwa miesiące później z rozkazu dowódcy WOP od 18 listopada do 5 grudnia przeprowadzono kolejną kontrolę Bazy Remontowej. Sprawdzano wówczas całokształt zagadnień związanych z produkcją i ustalono profil produkcyjny oraz długofalowy plan rozwoju. Ogólna ocena bazy wypadła negatywnie. Złożyło się na to kilka czynników. Działalność produkcyjna warsztatów nie odpowiadała istniejącym możliwościom – w niepełnym stopniu wykorzystywano istniejący park maszynowy, nieterminowo wykonywano remonty oraz niedostateczna była jakość wykonywanych prac. Duża płynność kadr, związana ze zwolnieniami do rezerwy marynarzy, wpływała ujemnie na organizację produkcji oraz utrzymanie urządzeń. Kwalifikacje marynarzy były niewystarczające, a ich zatrudnienie miesięczne było o 52 roboczogodziny mniejsze niż pracowników cywilnych. Równocześnie ich praca była o ok. 30% mniej wydajna. Produkcja warsztatów bazy remontowej w porównaniu ze stoczniami państwowymi była znacznie droższa. Cena 1 roboczogodziny w bazie wynosiła 42,54 zł., a w stocznich ok. 35 zł. Uwzględniając profil produkcji na najbliższe lata istniała konieczność doinwestowania bazy w latach 1958-1961 o sumę 4 082 000 zł. Mimo, że przedstawiony przez komisję obraz bazy nie był pozytywny, a dotychczasowa jej działalność produkcyjna i zaopatrzeniowa nie była zadawalająca, uznano, że przy posiadanych zdolnościach produkcyjnych istniała możliwość dalszego zwiększenia ilości i jakości wykonywanych zadań. Należało jednak przeprowadzić konkretne zmiany: zreorganizować istniejący system działalności, wprowadzić nowe etaty w warsztatach

i w zaopatrzeniu oraz finansować jej działalność z budżetu resortu MSW, gdyż przejście na rozrachunek gospodarczy było niemożliwe.

Niezależnie od stwierdzonych usterek, istnienie Bazy Remontu i Technicznego Zaopatrzenia Okrętów i Kutrów WOP komisja uznała za uzasadnione ze względu na konieczność wykonania remontów i konserwacji istniejących oraz nowych jednostek pływających, które wprowadzano do służby zgodnie z planem budowy. Trzeba też było zaopatrywać cztery dywizjony OP i SSM WOP w sprzęt techniczny – morski, sorty mundurowe i środki finansowe.

Dowódca WOP zaaprobował wnioski zgłoszone przez komisję dotyczące dalszego funkcjonowania bazy remontowej w nowym kształcie organizacyjnym. Następnie przedstawił ministrowi Spraw Wewnętrznych wnioski o zmianę struktury gospodarczej Bazy Remontów. Został on 2 lipca 1958 r. zatwierdzony przez Ministra Spraw Wewnętrznych. Na tej podstawie 31 grudnia 1958 r. dotychczasowa Baza Remontu i Technicznego Zaopatrzenia Okrętów i Kutrów WOP została zlikwidowana. W jej miejsce 1 stycznia 1959 r. powołano dwie odrębne instytucje: jednostkę wojskową „Główna Składnica Zaopatrzenia Technicznego – Morskiego WOP” oraz przedsiębiorstwo państwowe pod zarządem MSW o nazwie „Przedsiębiorstwo Remontu Okrętów – Westerplatte”.

Powstanie bazy morskiej, mającej remontować oraz zaopatrywać jednostki pływające WOP było, jak się wydaje, rozwiązaniem celowym. Jej zorganizowanie i czteroletnie funkcjonowanie wiązało się jednak z dużymi nakładami finansowymi ponoszonymi przez Wojsko Ochrony Pogranicza i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Brak wizji jej funkcjonowania, należytego nadzoru gospodarczego ze strony dowództwa WOP nad jej działalnością oraz nieliczenie się z kosztami funkcjonowania oraz zaniechanie podjęcia w odpowiednim czasie zmian organizacyjnych, przyczyniło się w znacznym stopniu do stopniowej likwidacji Bazy Remontów i Technicznego Zaopatrzenia Okrętów i Kutrów WOP. ●

### Bibliografia

Artykuł powstał na podstawie badań przez autora materiałów zgromadzonych w Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie.



# Mureny polarnych mórz

## Strategiczne krążowniki podwodne projektu 667B i 667BD część III



Jan Radziemski

Ładne ujęcie okrętu typu Delta-I (proj. 667B) wykonane w czerwcu 1988 roku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

### Przydział organizacyjny

Na Północy główny okręt serii K-279 pod dowództwem kapitana 1-szej rangi W.P. Frołowa wszedł w skład dywizji strategicznych AOP Floty Północnej, bazującej w buchcie Jagielnaja.

W październiku 1972 roku sformowano 41-szą dywizję AOP, którą zasiliło wszystkie dziesięć krążowników. Dowódcą tej dywizji w październiku 1973 r. został W.K. Korobow. 15 maja 1974 r. 41-a dywizja AOP została wyłączona ze składu 3-ej Floty i przebazowana z Gadżijewa do Gremichy. Na jej bazie utworzono 11 Floty AOP pod dowództwem kontradmirała J.A. Kuzniecowa, którego wkrótce zastąpił W.K. Korobow.

W lipcu 1995 r. 41-ta dywizja została rozformowana, a pozostałe jeszcze w służbie dwie „Mureny” (K-447 i K-457) oraz trzy załogi podporządkowano dowództwu 13-ej dywizji AOP (3-ej Floty).

Okręty typu „Murena”, które weszły do służby na Pacyfiku wcielono do 25 dywizji AOP (2 Floty AOP), którą wówczas dowodził kontradmirał G.F. Awdochin. Pierwszą jednostką, która zasiła dywizję był K-366 pod dowództwem kapitana 1-szej rangi W.A. Bażanowa. Formowanie grupy okrętów tego projektu zakończyło się w 1977 r. (łącznie we flotyli było 5 jednostek tego typu). Je-

den z okrętów, K-171 (kapitan 1-ej rangi E.D. Łomow) przybył z Floty Północnej w 1976 r. Baza dywizji mieściła się na Kamczatce (półwysep Rybaczij).

Z tych okrętów, które nie weszły w skład 25-ej dywizji, została sformowana nowa, 21-a dywizja AOP z bazą w zatoce Pawłowskiego na Primoriju, (co posłużyło jako powód do sformowania tutaj 4-tej Floty AOP – w 1978 r.). Następnie między 21-szą i 25-tą dywizją odbywała się „ciągła” rotacja okrętów proj. 667B i ich załóg. Wyjątek stanowiły K-530 przekazany w 1988 r. do 8-ej dywizji (w 1991 r. ponownie w 25-dywizji) oraz K-366 i K-171 przekazane odpowiednio w 1993 i 1994 do 26 dywizji AOP<sup>29</sup>. W drugiej połowie lat 90-tych, ostatnie czynne okręty, K-500 i K-530 zostały zgrupowane w 8 brygadę okrętów podwodnych strategicznego znaczenia.

Natomiast wszystkie jednostki typu „Murena-M” służyły we Flocie Północnej, początkowo w składzie 13-ej dywizji AOP, którą zaczęto formować w lutym 1975 r. Pierwszą załogą, która przybyła do Oleniej guby była druga załoga K-92 pod dowództwem kapitana 1-szej rangi M.G. Zacepina. 13 grudnia 1975 z Siewierodwinska do guby Olenija przybył główny okręt proj. 667BD K-182 (d-

ca kapitan 1-ej rangi W.W. Naumow). W pierwszych dniach 1976 r. w Olenij już znajdowały się wszystkie cztery OPARB proj. 667BD. Poza wspomnianym już K-182, były to: K-92 (d-ca kpt. 1-szej rangi A.A. Jefremow), K-421 (d-ca kpt. 1-szej rangi G.A. Nikitin) i K-193 (d-ca kpt. 1-szej rangi A.N. Ljulin). Okręty pr. 667BD pełniły służbę w składzie dywizji tylko do 1979 roku<sup>30</sup>. Potem przeniesiono je do składu 31-ej dywizji AOP (3-ia Floty), stacjonującej w buchcie Małaja Łopatka (Jagielnaja).

### Klasyfikacja

W miarę jak do służby wchodziły kolejne pokolenia okrętów uzbrojonych w rakiety balistyczne, Rosjanie przypisywali im coraz większe znaczenie, co znajdowało swój wyraz w ich klasyfikacji.

Wkrótce po wejściu do służby, „Mureny” i „Mureny-M” klasyfikowano jako krążowniki podwodne. Od 25.07.1977 r. zostały zaliczone do podklasy Rakietowych Podwodnych Krążowników, a od 28.04.1992 r. – część jednostek projektu 667B włączono do podklasy Atomowych Podwodnych Krążowników Strategicz-

29. „Tajfun” nr 48 s. 28.

30. Powarenkow I.A.; 25 let 13-oj dywizji podwodnych łodok Siewieriego Flota „Tajfun” 2000 nr 7 s. 19.



nego Znaczenia. Dotyczyło to: *K-171*, *K-417*, *K-477*, *K-497*, *K-500*, *K-512*, *K-523*, *K-530*. Pozostałe jednostki tego typu (z wyjątkiem *K-279*) i wszystkie cztery okręty projektu 667BD zaliczono do tej podklasy z dniem 3.06.1992 r.<sup>31</sup>

O randze tych okrętów świadczył jeszcze jeden fakt. Po raz pierwszy w historii WMF ZSRR, dowódcy okrętów podwodnych zajmowali etaty admirałskie. Nie trwało to zbyt długo, ale dowódcy trzech krążowników F. Północnej: W.P. Frołow (*K-279*), M.G. Tołokonnikow (*K-457*) i Naumow (*K-182*) otrzymali stopnie kontradmirała. W 1981 roku O.G. Czefonow, dowódca *K-523*, jako jedyny w Flocie O. Spokojnego dowódca okrętu podwodnego otrzymał nominację na ten stopień.

### Służba operacyjna

Zwiększony zasięg nowych rakiet pozwalał razić cele na terytorium przeciwnika bez konieczności oddalania się od rejonów i znajdujących się pod kontrolą własnych sił zwalczania okrętów podwodnych i obrony powietrznej. Tym samym sektory bojowych patroli znalazły się w stosunkowo niewielkiej odległości od macierzystych baz. Strefa bojowego patrolowania „Muren” Floty Północnej rozciągała się między Grenlandią i Nową Ziemią. Natomiast dalekowschodnie jednostki pełniły służbę w niedalekiej odległości od Kamczatki a także w Morzu Ochockim i Japońskim. Przejście z punktu bazowania w rejon pełnienia służby zajmowało teraz nie więcej niż dwie – trzy doby.

Pierwszy na Pacyfiku patrol bojowy rakietowego krążownika *K-366* rozpoczął się w styczniu 1976 roku. Szczególną wagę wydarzenia podkreślało to, że na pokładzie *K-366* w rejs wyszedł dowódca Floty Oceanu Spokojnego admirał W.P. Masłow i dowódca 2-ej Flotyli AOP wiceadmirał B.I. Gromow. Znaczną część drogi patrolu *K-366* zabezpieczał szturmowy AOP *K-454* (proj. 671), którego zadaniem było poszukiwanie obcych okrętów podwodnych na przewidywanym kursie krążownika<sup>32</sup>.

Tam gdzie pojawiały się nowe okręty, trwało intensywne szkolenie załóg w opanowaniu najnowszej techniki. W czasie ćwiczeń operacyjno-strategicznych „Okiean-75” sprawdzano jakość pracy kompleksu nawigacyjnego „Tobol-B”. Krążownik *K-472* wykonał uderzenie jądrowe na cele naziemne rakietą R-29. Po raz pierwszy wykorzystano system łączności kosmicznej „Cyklon-B”. Start rakiety, w kierunku pola bojowego Kura

na Kamczatce, nastąpił po 23 minutach i 43 sekundach od momentu otrzymania rozkazu i położeniu się *K-472* na nowy kurs. Tym samym potwierdzono wysoką jakość pracy tych urządzeń<sup>33</sup>.

W ćwiczeniach „Razbieg-79” wzięła udział niespotykana dotychczas liczba OPARB. Obok krążowników projektu 667BDR, uczestniczyły w nich *K-385*, *K-450*, *K-465* i *K-475* (proj. 667B) oraz *K-92* i *K-193* (proj. 667BD). Głównym założeniem tych ćwiczeń było rozwinięcie wszystkich gotowych podwodnych krążowników i sił ich ochrony w ćwiczebne rejonny działań bojowych z pokonaniem stref obrony przeciwpodwodnej przeciwnika<sup>34</sup>.

1 października 1976 r. pod dowództwem Admirała Floty Związku Radzieckiego S.G. Gorszkowa przeprowadzono doświadczalne ćwiczenie wykonania odwetowego uderzenia na cele naziemne. W ćwiczeniu wziął udział *K-385* (d-ca kapitan 2-ej rangi W.G. Bieskarawajnyj – późniejszy dowódca WMS Ukrainy). Głównym celem ćwiczenia było wypróbowanie nowego systemu dowodzenia KSBU (komandna sistiema bojowego upravlenija) równoległe z wcześniej wykorzystywanym systemem „Okiean”. Podwodny krążownik znajdował się na patrolu bojowym w północnej części Atlantyku, w rejonie skały Rokoll. Zgodnie z zamysłem dowództwa ćwiczeń, okręt po otrzymaniu rozkazu z Centralnego Stanowiska Dowodzenia WMF powinien odpalić rakietę w kierunku poligonu, położonego na półwyspie Kamczatka. Admirał Gorszkow osobiście wykonał wszystkie niezbędne czynności związane z odblokowaniem dowódczego pulpitu kierowania kluczem elektronicznym i wprowadził szyfr. Wynik nie był zadowalający, ponieważ sygnał startu rakiet dotarł na *K-385* za pośrednictwem obydwu systemów z dwuminutowym opóźnieniem na niekorzyść KSBU<sup>35</sup>.

Jak już wcześniej wspominaliśmy tempo budowy „Muren” w Komsomolsku było wolniejsze niż w Siewierodwinsk, dlatego dowództwo WMF podjęło decyzję aby część załóg okrętów przewidzianych do służby na Dalekim Wschodzie przejmowała je w bazach Floty Północnej.

W 1975 r. dwie dalekowschodnie załogi: *K-171* (proj. 667B) i *K-469* (proj. 671) przejęły od stoczniovców swoje okręty i przeszły okres przygotowania bojowego pod okiem doświadczonych podwodników Floty Północnej. Pod koniec 1975 r. oba okręty zaczęły przygotowania do przejścia na Pacyfik trasą połu-

dniową, którą 10 lat wcześniej pokonały *K-116* i *K-133*. Po raz pierwszy okręty miały stanowić grupę taktyczną, w której okręt szturmowy (*K-469*) miał pełnić rolę ochrony osobistej dla OPARB. Ze względu na wagę tego transoceanicznego przejścia sformowano sztab pochodu, złożony z najbardziej doświadczonych oficerów. Zespołem dowodził znany już nam kontradmirał W.K. Korobow – pełniący wówczas funkcję szefa sztabu 3-ej Flotyli AOP Floty Północnej.

Przed dowódcami i załogami okrętów postawiono trudne zadania: zbadać możliwości użycia rakiet balistycznych na południowej półkuli, wszechstronne sprawdzenie uzbrojenia i środków technicznych w warunkach ciągłego przebywania pod wodą w różnych strefach klimatycznych, zbadać możliwości stałej i bezpośredniej ochrony OPARB przez szturmowy AOP w czasie patrolu bojowego.

15 stycznia 1976 r. oba okręty wyszły ze swoich baz, *K-171* z Gremichy a *K-469* (d-ca Uriezczenko) z Zapadnoj Licy. 24 stycznia na M. Norweskim okręty spotkały się i po nawiązaniu kontaktu hydroakustycznego rozpoczęły wspólny rejs. Okręty płynęły w odległości 18-20 kabli (3,3-3,7 km) jeden od drugiego, na różnej głębokości, aby uniknąć kolizji. Przez cały czas rejsu miały obowiązek ścisłego przestrzegania ustalonej odległości i utrzymywania stałego kontaktu hydroakustycznego.

Zgodnie z planem przejście zabezpieczał okręt hydrograficzny *Mołdawia*, na pokładzie, którego na wszelki wypadek, znajdowały się grupy awaryjne i załogi rezerwowe. W trakcie rejsu dowódca zespołu oraz jego sztab utrzymywali kontakt za pomocą ultradźwiękowej, podwodnej łączności z *K-469* i *Mołdawią*. Ta ostatnia jednostka została wykorzystana tylko raz do retransmisji seansu łączności pomiędzy *K-171* i dowództwem WMF w Moskwie, poczym kontynuowała rejs samodzielnie.

Po sforsowaniu cieśniny Drake’a (Ameryka Południowa) okręty wyszły na Pacyfik i wspólnie kontynuowały rejs do momentu osiągnięcia Równika. Po tym rozdzieliły się i skierowały do swoich sektorów bojowego patro-

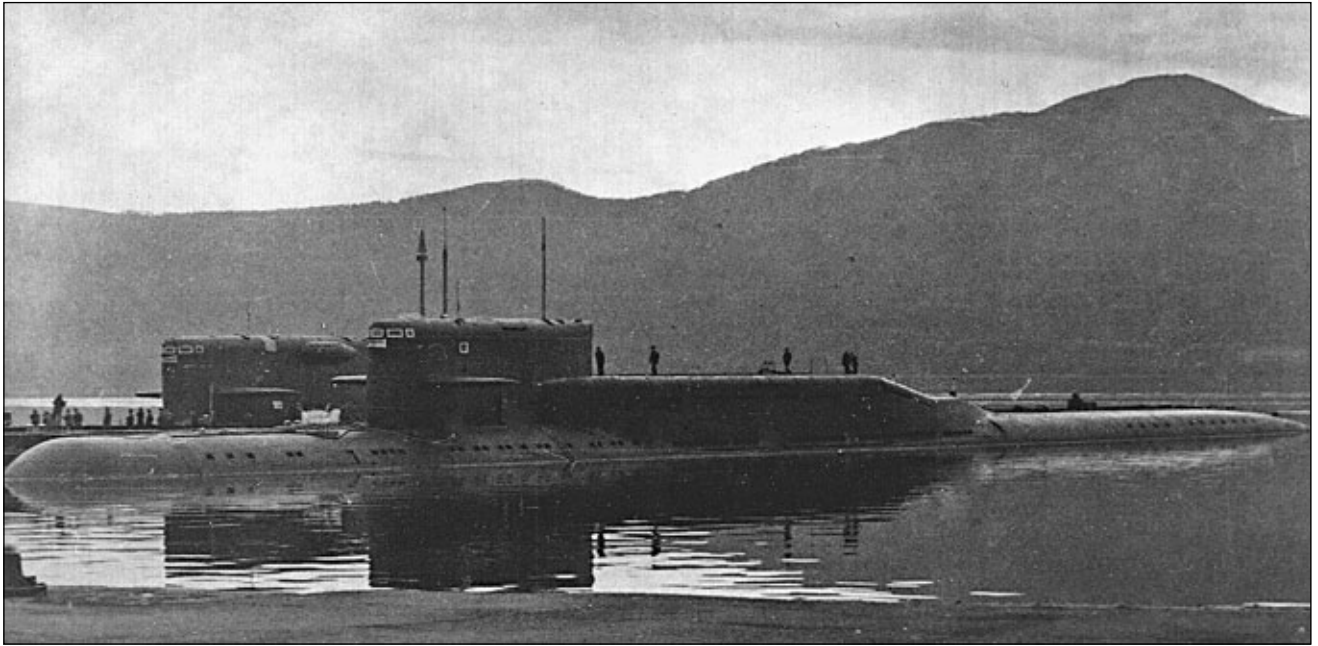
31. Bierieźnoj S.S.; *Atomnyje podwodnyje łodki WMF SSSR i Rossii*, Moskwa 2001 s. 69.

32. „Tajfun” nr 48 s. 20.

33. Turko S.W.; *Charakterystika wojenno-morskich manewrow i krupnych uczenij Siewiernogo Flota*, „Tajfun” 2000 nr 7 ss. 28.

34. Tamże s. 29.

35. Kostiew G.G.; *Wojenno-morskoj flot Sowiet-skogo Sojuza i Rossii 1945 – 2000*, Moskwa 2004 s. 400.



Jednostki typu Delta-I, zatoka Pawłowskiego (Primorski Kraj).

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

lowania. Po jego zakończeniu udały się w kierunku Kamczatki, gdzie dotarły 3 kwietnia 1976 roku po pokonaniu 21754 Mm. Rejs trwał dokładnie 78 dni i 22 godziny<sup>36</sup>.

9 lipca 1976 r. na Kremlu odbyła się uroczystość wręczenia sześciu uczestnikom rejsu „Złotych Gwiazd Bohatera Związku Radzieckiego”<sup>37</sup>.

Rejs potwierdził, że możliwe jest eskortowanie OPARB przez AOP szturmowy, ale jest to zadanie dość trudne do realizacji. Bardzo złożona struktura akustyczna wód oceanicznych powodowała, że często tracono kontakt hydroakustyczny między okrętami. Kiedy się ponownie pojawiał „opiekun” nie było pewności czy to swój czy obcy okręt szturmowy.

Pomimo tych trudności rejs uznano za unikalny w historii floty radzieckiej z kilku powodów: po pierwsze, żaden z okrętów ani razu w ciągu rejsu nie wynurzył się nawet na głębokość peryskopową, z wyjątkiem jednego przypadku dla uzupełnienia zapasu powietrza wysokiego ciśnienia. Po drugie, po raz pierwszy w czasie przejścia nieprzerwanie prowadzono bojowe patrolowanie przy stałej gotowości do użycia broni rakietowej. Jak obliczył jeden z inżynierów mechaników okręt podwodny o napędzie klasycznym zużyłby w czasie tego rejsu 9000 ton ropy.

Niestety, intensywna eksploatacja okrętów miała też swoje negatywne konsekwencje. Niektóre rejsy kończyły się w dramatycznych okolicznościach, jak choćby ten z 28 grudnia 1978 r.

Słynny z rejsu naokoło świata *K-171*, już w barwach Floty Pacyfiku, wracał do bazy na jednym pracującym zespole turbin, ponieważ drugi zespół uległ uszkodzeniu w wyniku niewłaściwego postępowania obsługującej go załogi. W wyniku awarii na pokrywę niepracującego reaktora dostała się woda. Chcąc ukryć awarię i usunąć ją do czasu powrotu do bazy, dowódca działu bojowego nr 5 J. Taptunow i pomocnik szefa służby elektromechanicznej dywizji, znajdujący się na pokładzie *K-171*, podjęli decyzję o uruchomieniu nieczynnego reaktora, aby w ten sposób odparować wodę. Dowódcy okrętu o tych działaniach nie powiadomiono, a w dziennikach wachtowych nie dokonano żadnych adnotacji.

W czasie rozruchu reaktora dwaj wspomniani i przełożony grupy specjalistów przedziału reaktorów zeszli do pomieszczenia reaktora zamykając za sobą luk. Temperatura w pomieszczeniu szybko wzrosła, woda parowała a ciśnienie wzrosło do takiej wartości, że wysiłek wszystkich trzech nie wystarczył, żeby otworzyć wcześniej zamknięty luk. Wezwano pomoc, ale nie udało się uratować żadnego z nich. Jak ustaliło śledztwo, przyczyną śmierci było przebywanie w pomieszczeniu wypełnionym wilgotną parą o temperaturze powyżej 100°C przez co najmniej pięć minut<sup>38</sup>.

W przypadku Floty Północnej ścieśnienie rejonów bojowego patrolowania do obszarów arktycznych, wymagało od załóg znacznie lepszego przygotowania do operowania w warunkach silnego

załodzenia. Pomagał w tym zautomatyzowany kompleks telewizyjny, zapewniający obserwację pod lodem, wizualizację przestrzennego położenia okrętu, obserwację powierzchni wody i obszaru powietrznego. Obraz przenoszony na monitory, znajdujące się na stanowisku dowodzenia, pozwalał załodze odpowiednio reagować w zależności od sytuacji.

Rosjanie zaczęli wykorzystywać Arktę jako wygodną platformę startową dla swoich podwodnych krążowników strategicznych. Trzeba był tylko odpowiednio wyszkolić załogi okrętów.

W 1980 OPARB *K-457* (d-ca kapitan 1-szej rangi W.N. Jefimow) jako pierwszy z okrętów tego typu wykonał w czasie arktycznego rejsu zadanie przełamania lodu dla przećwiczenia możliwości użycia broni rakietowej. W okresie dwóch następnych lat przeprowadzono szereg eksperymentów na wygniatanie określo-

36. Wyd. zbior.; *Kak sozdawalsia atomnyj podwodnyj flot Sowieckiego Sojuza*, Moskwa 2004 s. 268.

37. Tytułu Bohatera Związku Radzieckiego nie otrzymał dowódca *K-469*, co dotychczas się nie zdarzało. Czyżby przyczyną było to „znikanie” z kontaktu hydroakustycznego? „Złote Gwiazdy” na Kremlu wręczono dla kontradmirała W.K. Korobowa, kontradmirała J.I. Padorina, kpt. 1-ej rangi W.E. Sokolowa, kpt. 1-ej rangi E.D. Łomowa. Zaszczyt ten spotkał także dowódców działów elektromechanicznych *K-171* i *K-469* – kpt. 3-ej rangi J.I. Taptunowa i kpt 2-ej rangi I.D. Pietrowa.

38. Niestety w WMF takie postępowanie należało do normy. Powodem był swoisty syndrom strachu przed „naczalstwem”, które przyzwyczajone było tylko do jednej formy meldunku - że rejs przebiegał normalnie a załoga przejawiała oddanie partii i narodowi G.G. Kostiew; *Wojenno-morskoj flot Sowieckiego Sojuza i Rossii 1945-2000*, Moskwa 2004 s.

nej grubości lodu. Rezultaty były obiecujące, ale po wynurzeniu pokład rakietowy zawalony był wielkimi bryłami lodu, które uniemożliwiały otwarcie pokryw wyrzutni i odpalenie rakiet. Drogą prób i błędów znaleziono sposób szybkiego oczyszczania pokładu z zalegającego lodu. Teraz przyszła kolej na start rakiet.

3 lipca 1981 r. o godzinie 02.54 z pokładu K-447 przeprowadzono start dwóch rakiet. Start nastąpił po 9 minutach od momentu otrzymania sygnału. Strzelaniem kierował d-ca 41-ej dywizji AOP kapitan 1-ej rangi E.D. Bałtin, który tak wspomina to ważne wydarzenie - „Nie będę wdawać się w szczegóły, jak nam udało się uwolnić od lodowych monolitów, żeby w pierwszym rzędzie otworzyć pokrywy wyrzutni rakiet. Powiem tylko, że kilka razy zanurzaliśmy się i wynurzaliliśmy (na to poszła prawie połowa sprężonego powietrza, które potem trzeba było uzupełnić). Okręt w istocie znajdował się w stanie pół zanurzonym z dużym przełębieniem na rufę, przy czym zrębica górnego roboczego luku ledwie wystawała nad powierzchnią wody.

Start rakiet przebiegł bez jakichkolwiek komplikacji, a potem ciągnął się męcząco długi czas oczekiwania. Trzeba było się trochę podenerwować: dokąd poleciały rakiety? Kiedy dowiedzieliśmy się, że doleciały do celu lekko westchnęliśmy. Potem wynikły kłopoty z zanurzeniem. Okręt skuł lód grubości ok. 2 metrów. Żeby wyrwać się z lodowych kleszczy, potrzebna była duża ujemna pływalność[...]

*Otworzyliśmy zawory wentylacji zbiorników dziobowej grupy, potem napełniliśmy zbiornik szybkiego zanurzenia i bez poruszania się poleciliśmy w dół z trymem na rufę 20 stopni. Po tym zamknęliśmy zawory zbiornika dziobowej grupy, wyrównaliśmy zanurzający się okręt i na głębokości 180 metrów daliśmy naprzód turbinami”<sup>39</sup>.*

Tak oto pomyślnie zakończyła się operacja o kryptonimie „Start 80” (podwodny krążownik strzelał z punktu 80° szerokości geograficznej północnej). Dowódca K-447 L.R. Kuwerskij i d-ca 41-ej dywizji E.D. Bałtin otrzymali tytuły „Bohaterów ZSRR”.

W następnym roku na wykonanie niebezpiecznego zadania wyruszyła załoga K-92 (proj. 667BD) pod dowództwem kapitana 2-ej rangi W.W. Patruszewa. Krążownik wykonywał podwójną misję. Po pierwsze miał utrzymywać niezawodną łączność z brzegiem w celu niezwłocznego użycia broni zaraz po otrzymaniu sygnału. Po drugie wykorzystał torpedy bojowe do przebicia pokrywy lodowej, po czym wynurzył się i wystrzelił dwie rakiety balistyczne typu R-29D.

Na przełomie 1982/1983 r. K-279 dowodzony przez kapitana 1-ej rangi W. Żurawlewa, jako pierwszy w WMF sprawdził nową metodę prowadzenia bojowej służby. Krążownik został skierowany na Morze Białe w celu odbicia patrolu pod lodem przez całą zimę. Tutaj, w zamkniętym, praktycznie niedostępnym dla potencjalnego przeciwnika akwenie, okręt znajdował się przez

164 doby, aż do wiosennego tajania lodów. Załoga po upływie połowy okresu przebywania pod lodowym pancernem, została zmieniona przez następną ekipę pod dowództwem kapitana 1-ej rangi J.A. Golenkowa. Okręt nie zachodził do bazy, rezerwową załogę dostarczono łodołamaczem. Należy dodać, że łodołamacz pełnił stały dyżur, aby w każdym momencie mógł wykonać niezbędną przeręblę w morskim lodzie gdyby K-279 otrzymał rozkaz odpalenia rakiet.

Pływanie w tak specyficznym rejonie jak wody arktyczne, narażało okręty i ich załogi na duże niebezpieczeństwo i wymagało od dowódców i nawigatorów nie lada kunsztu. Nie wszystkim udawała się wyjść bez szwanku, o czym przekonał się wspomniany wyżej dowódca K-279.

W 1983 r., w związku z podjętymi przez L. Breżniewa działaniami w odpowiedzi na rozmieszczenie w Europie Zachodniej amerykańskich „Pershingów”, sektory patrolowania bojowego „Muren” przesunięto blisko brzegów USA, aby w ten sposób skrócić czas lotu rakiet. 13 września 1983 r. okręt pod dowództwem kapitana 1-ej rangi W. Żurawlewa znalazł się centrum M. Baffina. Ze względu na skrytość działania wyłączono aktywny tryb pracy sonaru. Aby uniknąć zderzenia z pływającą górą lodową okręt zszedł na głębokość 250 metrów i poruszał się z prędkością 7 węzłów. Jak wspominał później du-

39. Wyd. zbior.; *Kak sozdawalsia atomnyj podwodnyj flot...*s. 324.





Jedna z jednostek typu Delta-II (proj. 667BD) w Zatoce Kola w sierpniu 1979 roku. Na drugim planie widoczny lekki krążownik Murmański typu Swierdłow (proj. 68bis).  
Fot. zbioru Władimir P. Zabłockij

bler dowódcy K-279 kapitan 1-ej rangi W. Fursow - „udałem się do swojej kajuty. Usiadłem na kanapce, wziąłem do rąk książkę....[...]. I nagle książka wylatuje mi z rąk a w ślad za nią wyskakuje ze swojego gniazda karafka z wodą, i, wszystkie rzeczy, i ja z nimi lecimy do przodu. Zderzenie! Pokład usuwa się gwałtownie spod nóg w dół, okręt gwałtownie przechyla się na dziób...I wściekle syczenie wdzierającej się, jak mi się wydawało, wody...«Oto tak oni i giną!...» - pierwsze, co przemknęło przez głowę. Ze wszystkich sił rzuciłem się do centrali. Tam wachtę pełnił pomocnik dowódcy – kapitan 2-ej rangi J. Pastuszenko. Tak po latach wspominał ten moment - „...okręt szedł z prędkością 7 węzłów, pod kilem dwa kilometry, nad głową - dwieście siedemdziesiąt. Siedziałem i pisałem dobowe plany na jutrzejszy dzień. Nagle – silniejsze uderzenie i huk,...] Wylatuję z krzesła, lecę do przodu, zdążyłem chwycić za linkę urządzenia wysuwającego się. Gwałtowny przechył na dziób, tracimy prędkość, strzałka głębokościomierza szybko poszła w dół – w zanurzenie. Oczy u bosmana – stał przy sterach – okrągłe, powietrze łapie ustami...wachtowy mechanik poleciał pod pulpit kierowania sterami. Z trudem dostałem się do mikrofonu łączności wewnętrznej: «Alarm ćwiczebny! Przejrzyć przedziały!»<sup>40</sup>.

Z przegłębieniem 45° na dziób okręt opadł jeszcze o kilkadziesiąt metrów, jednak dzięki wysiłkom załogi zdołał

wyrównać i powrócić na bezpieczną głębokość. Prawdopodobnie okręt uderzył w wystający ze spodu góry lodowej, gigantyczny sopel o średnicy ok. 10 metrów i złamał go (wewnątrz okrętu słyszano loskot padającego na pokład ciężaru). Uszkodzeniu uległa dziobowa osłona sonaru. Ale bardziej niebezpieczne było uszkodzenie przedniej pokrywy jednej z wyrzutni torpedowych załadowanej specjalną torpedą z głowicą jądrową. Wyciągnięto ją bezpośrednio do wnętrza przedziału a wyrzutnię zalano wodą. Tylną pokrywę wyrzutni, na którą teraz oddziaływało potężne ciśnienie wzmocniono podporą. Z tak prowizorycznym zabezpieczeniem okręt kontynuował patrol jeszcze przez miesiąc!

Po powrocie do bazy nikt nie chciał dać wiary, że zderzenie mogło nastąpić na takiej głębokości. Podejrzewano, że zapis tego wydarzenia w dzienniku pokładowym został sfalszowany. Niedowierzanie brało się stąd, iż w dotychczasowej praktyce nie zanotowano gór lodowych o zanurzeniu większym niż 160 metrów. Ciekawostką jest to, że zderzenie nastąpiło niedaleko miejsca, w którym w 1912 roku w podobnych okolicznościach, zatonął słynny *Titanic*.

Podobny przypadek zderzenia się z górą lodową zanotowano kilka lat później, 19 maja 1988 r. Krążownik podwodny K-457 znajdował się na patrolu bojowym. Poruszał się z prędkością niepełną 4 węzłów na głębokości 48 m.

Dowódca, pomimo że wiedział o występowaniu w jego rejonie dużej liczby gór lodowych o zanurzeniu 50-70 metrów, nie zszedł na zalecaną w tym przypadku głębokość 90 m. Na pokładzie okrętu panowała ciężka atmosfera wytworzona przez grubiańskie i chamskie zachowanie dowódcy, który obcesowo traktował sugestie swoich podwładnych oficerów. Nic dziwnego, że o godzinie 23.15 nastąpiło silne uderzenie o podwodną część góry lodowej. W momencie zderzenia dowódca znajdował się w centrali i natychmiast wydał komendę zatrzymania turbin. Popenił jednak przy tym duży błąd. Zamiast natychmiast uruchomić wsteczny bieg turbin i odejść od góry lodowej postanowił dokonać zwrotu na lewą burtę z jednoczesnym zanurzeniem na głębokość 120 metrów. W ten sposób okręt zaklinował się pod lodem doznając dalszych uszkodzeń. Dopiero po kolejnych 10 minutach uwolnił się z lodowych kleszczy. Tuż przed północą okręt ponownie wynurzył się na głębokość 50(!) metrów. Mając uruchomiony sonar w trybie aktywnym wyszukał wolny od lodu obszar i wypłynął na powierzchnię. W odległości 16 kabli zauważono dużą, płaską jak stół górę lodową o wysokości ok. 12 m. Po powrocie do bazy okręt trzeba było skierować na wielomiesięczny remont. Oględzi-

40. Czerkaszin N.; *Powszedniemają żiżń rossijskich podwodnikow*, Moskwa 2000 s. 185.





K-530, zatoka Pawłowska, 1998 rok.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

ny w doku wykazały liczne uszkodzenia kadłuba w części dziobowej, osłonki sonaru i pokryw wyrzutni torped oraz kiosku i urządzeń podnoszonych<sup>41</sup>.

Podobnie nierozważnie zachował się dowódca krążownika K-460 Floty Północnej, który w czasie patrolu w rejonie silnego zalodzenia, zderzył się w listopadzie 1988 r. z odłamkiem góry lodowej. Tym razem okręt i załoga mieli więcej szczęścia i zakończyło się tylko na utracie anteny typu „Zawiesa”.

Okręty projektu 667B i 667BD brały również udział w licznych testach, eksperymentach i ćwiczeniach.

Niemal zaraz po wejściu do służby „Mureny” zaczęły pełnić nowy rodzaj służby bojowej tzw. dyżur w bazie. Polegał on na tym, że okręt nie ruszając się z bazy przez określony czas pełnienia dyżuru był gotowy w każdej chwili do odpalenia rakiet. Zostało to poprzedzone praktycznym sprawdzianem możliwości startu rakiet z okrętu znajdującego się w bazie. Eksperyment przebiegał w dwóch etapach. W pierwszym

przeprowadzono kontrolę możliwości startów z istniejących punktów bazowania AOP z wykorzystaniem zasilania energią z brzegowych systemów energetycznych bazy. W drugim etapie przeprowadzono 2-rakietową salwę z OPARB przycumowanego do pływającego pirsu manewrowego punktu bazowania z wykorzystaniem zasilania z elektrowni okrętowej. Pierwszy etap przeprowadzono w bazie floty AOP Floty Północnej. Podczas drugiego etapu okręt znajdował się w zatoce Porcniha i strzelał w kierunku pola bojowego Kura. Eksperyment przeprowadzony pod nadzorem dowódcy Floty Północnej

admirała G.M. Jegorowa zakończył się powodzeniem<sup>42</sup>.

Inny ciekawy eksperyment przeprowadzono w 1986 roku, kiedy to K-193 (proj. 667BD), po raz pierwszy w historii WMF wykonał strzelanie rakietowe i torpedowe z położenia na podwodnej kotwicy<sup>43</sup>.

Dziesięć lat później w 1996 r. K-530 wraz z K-211 i K-223 (oba proj. 667BDR) przeprowadził pierwsze grupowe strzelanie do celów brzegowych. Start dwóch rakiet R-29D nastąpił z M. Ochockiego w kierunku poligonu Kanin Nos<sup>44</sup>.

### Kres służby okrętów projektu 667B i 667BD

Na początku 1992 r. rozpoczął się proces wycofywania ze służby jednostek typu „Murena”. Na pierwszy ogień poszedł K-279, protoplasta całej serii, który przesłużył zaledwie 20 lat. W 1995 wycofano aż dziewięć jednostek tego typu. Ostatnie okręty porzuciły służbę w 2003 roku. Część okrętów Floty Północnej, po wycięciu przedziału reaktorów w MP „Zwiedzczka” w Siewierodwinsku, została rozebrana na złom. Pozostałe oczekują na utylizację zacumowane przy nabrzeżach Siewierodwinska bądź w buchcie Gremicha (m. Ostrownoj).

Wycofane ze służby okręty projektu 667B Floty Północnej zostały od 1 sierpnia 1995 r. zgrupowane w 14-ej samodzielnej brygadzie okrętów (otstoja).

Na Pacyfiku kilka okrętów utylizowano w DWZ „Zwieszda”. Pozostałe stoją zakotwiczone w Zatoce Pawłowskiego (m. Fokino), Kraszeninnikowa (m. Wiljuczinsk) i buchcie Czażma (pos. Dunaj). Organizacyjnie tworzą one 8 brygadę okrętów OFI<sup>45</sup>.

Ten sam los spotkał też okręty typu „Murena-M”. W związku z radziecko-amerykańskim porozumieniem w sprawie ograniczenia zbrojeń strategicznych wszystkie cztery krążowniki projektu 667BD zostały spisane ze stanu floty 28 marca 1995 r. i postawione na przysłowiowy „kołek” w gubie Sajda (m. Gadżijewo). One także oczekują na utylizację, która stała się obecnie jednym z największych problemów floty rosyjskiej, cierpiącej na niedobór środków finansowych. Z tych też powodów poszukuje się innych rozwiązań tego problemu.

Pod koniec 1999 r. na jednym z posiedzeń Rady Bezpieczeństwa Rosji, pod kierownictwem prezydenta W. Putina, dyskutowano wniosek wykorzystania wycofanych okrętów jako podwodnych transportowców w Arktyce.

Pomysł zrodził się nieco wcześniej, bowiem w listopadzie tego roku między Centrum rosyjskiego atomowego budownictwa podwodnego (GRCAPS) i kompanią wydobywczą „Norylski Nikiel” podpisano porozumienie, przewidujące przebudowę niektórych wycofanych AOP na podwodne transportowce. Kolejna umowa w tej sprawie podpisana została między wspomnianym już GRCAPS i CKB Rubin – znanym projektantem tych jednostek. To ostatnie podjęło się opracowania dokumentacji projektowej na przebudowę okrętów a także na zaprojektowanie nowych podwodnych transportowców specjalnej budowy. W pierwszej kolejności przebudowie chciano poddać omawiane przez nas jednostki projektów 667B i 6678BD. Ich przedziały rakietowe posiadające objętość ponad 1000 m<sup>3</sup> zamienione na ładownie mogłyby pomieścić ok. 2000 t ładunków. Gdyby udało się zrealizować ten projekt, to konieczność kosztownej utylizacji przesunęłaby się o 10-15 lat<sup>46</sup>.

Ale póki co, cały projekt pozostaje na papierze, być może z powodu zbyt wysokich kosztów jego realizacji.

### Próba oceny

Okręty projektu 667B nie prezentowały znaczącego postępu w stosun-

41. Kostriczenko W.W. Ajzenberg B.A.; WMF SSSR i Rosji Awarii i katastrofy. Cz. 1 (podwodnyie łodki). Numer specjalny „Wojskowo-morskiego istoriczeskogo obozrenija”. Charków 1997. s. 37.

42. Jmilianow W.A.; Raketnyj kompleks D-9, „Tajfun” 2000 nr 10 s.14

43. „Podwodnyj Flot” nr 4 s. 40.

44. Apalkow op. cit. s. 24.

45. Pawłow A.S.; Wojsnyje korabli Rossii 1997-1998 g., Jakuck 1997 s. 8

46. „Technika i Woorużenije” 2000 nr 5-6 s. 64.

ku do poprzedników. Praktycznie była to powiększona wersja okrętów typu „Yankee”, z tym, że zwiększone gabaryty i wyporność spowodowały zmniejszenie prędkości. Charakterystyczny „garb” osłony wyrzutni rakiet powodował powstawanie zawirowań wody opływającej kadłub, co przekładało się na dużą hałaśliwość tych jednostek. Innym mankamentem było zmniejszenie jednostki ognia do 12 rakiet balistycznych. W porównaniu do amerykańskich jednostek typu „Lafayette” okręty projektu 667B dysponowały mimo to większą prędkością podwodną oraz mogły się głębiej zanurzać. Zasięg rakiet typu R-29 był zaiste imponujący i w tym zakresie Rosjanie wyprzedzili swoich konkurentów. Ocenę ich obniża jednak zbyt mała celność (KWO-1500 m), oraz brak wieloczołowych głowic. W tym czasie Amerykanie dysponowali wieloładunkowymi głowicami manewrującymi typu MIRV.

Rosyjskie rakiety mogły za to startować z większej głębokości i komplet rakiet odpalano w znacznie krótszym czasie.

Krótką serią krążowników podwodnych projektu 667BD, poza zwiększeniem do 16 sztuk kompletu rakiet, nie wniosła zbyt wiele nowego. Mimo zwiększonego do 9100 km zasięgu, rakiety R-29D były celniejsze, ich KWO zmniejszyło się do 1000 m. Poważnym mankamentem tych okrętów było to, że rakiety można było odpalać w dwóch salwach, (12 + 4) co poważnie obniża-

ło bezpieczeństwo nosiciela. W dalszym ciągu nie udało się Rosjanom wdrożyć technologii rakiet na paliwo stałe. Wadą tych jednostek była za to możliwość odpalania rakiet z różnych pozycji nosiciela: podwodnej, nawodnej oraz w czasie postoju w bazie lub stoczni remontowej.

Poważne opóźnienie w realizacji programu międzykontynentalnej rakiet balistycznej R-29 spowodowało, że Rosjanom nie udało się zdobyć tak upragnionej długotrwałej przewagi nad amerykańskimi OPARB. Amerykanie w dość szybkim tempie zrealizowali swój program „Trident”, a ich okręty typu „Ohio” niosły po 24 rakiety balistyczne, czego Rosjanom, jak dotąd nie udało się osiągnąć. Trzeba jednak podkreślić, że jednostki omawianego typu były dość niezawodne i bezpieczne w eksploatacji. ●

### Bibliografia

1. *Zagłada czyha w głębinach*, „Morze” 1984 r. nr 3.
2. Czerkaszin N.; *Powsiedniwnaja żiżń rosyjskich podwodnikow*, Moskwa 2000.
3. Sakowicz M.A.; *Sławnoje diesiatiletije morskogo raketostrojenija*, „Tajfun” 2000 nr 5.
4. Żarkow W.I.; *Rozdienie morskogo strategičeskogo szčita Rossii*, „Sudostrojenije” 1998 nr 1.
5. Awilow M.W.; *Oni byli pierwszymi*, „Tajfun” 2001 nr 6.
6. Szirokorad S.; *Orużije oteczestwiennogo flota 1945-2000*, Mińsk-Moskwa 2001.
7. Kotow P.; *Generalnyj konstruktor*, „Morskoj Sbornik” 1994 nr 10.
8. Pawłow A.S.; *Warships of the USSR and Russia*

1945-1995, Londyn 1997 r.

9. Taras; *Atomnyj podwodnyj flot*, Moskwa-Mińsk 2005 r.
10. Jemielianow W.A.; *Rakietnyj kompleks D-9*, „Tajfun” 2000 nr 10.
11. Kostiew G.G.; *Wojenno-morskoj flot Sowieskogo Sojuza i Rossii 1945-2000*, Moskwa 2004 r.
12. Kiński A.; *Nosiciele strategicznych rakiet balistycznych*, „Morza Statki i Okręty” 1996 nr 1.
13. Apalkow J.W.; *Korabli WMF SSSR. Sprawocznik. T.1 Podwodnyje łodki. Cz.1*, St. Petersburg 2002 r.
14. Ilin W., Kolesnikow A.; *Oteczestwiennye atomnyje podwodnyje łodki*, „Technika i Woorużenije”. 2000 r. nr 5-6.
15. Powarenkow A.; *25 liet 13-oj dywiziji podwodnych łodok Siewiernogo Flota*, „Tajfun” 2000 nr 7.
16. Kirillow J.W.; *2-ja Krasnoznamennaja flotilija atomnych podwodnych łodok*, „Tajfun” nr 48.
17. Turko S.W.; *Charakterystika wojenno-morskich manewrow i krupnych uczenii Siewiernogo Flota*, „Tajfun” 2000 nr 7.
18. Bierieżnoj S.S.; *Atomnyje podwodnyje łodki WMF SSSR i Rossii*, Moskwa 2001 r.
19. Wyd. zbiorowe; *Kak sozdawalsia atomnyj podwodnyj flot Sowieskogo Sojuza*, Moskwa 2004 r.
20. „Podwodnyj Flot,” nr 4.
21. Breemer J.; *Soviet submarines. Design, development and tactics*, Surrey 1989.
22. Chłoszcz W.A.; *Taktika podwodnych łodok*, Moskwa 1989.
23. Jordan J.; *Soviet submarines 1945 to the present*, London 1989 r.
24. Pawłow A.S.; *Wojennyje korabli Rossii 1997-1998 g.*, Jakuck 1997.
25. Kostriczenko W.W., Ajzenberg B.A.; *WMF SSSR i Rossii Awarii i katastrofy. Cz. 1 (podwodnyje łodki)*. Numer specjalny „Wojenno-morskogo istoričeskogo obozrienija”. Charków 1997.

Atomowe okręty podwodne 26 Dywizji po wycofaniu ze służby, 1998 rok.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin







# Brytyjskie lotniskowce typu „Invincible”

*Illustrious* w swojej początkowej konfiguracji, wpływający do Portsmouth w dniu 18 grudnia 1986 roku.

Fot. Leo van Ginderen

## Geneza okrętów

Za ojczyznę lotniskowców, w obecnym tego słowa znaczeniu, nie bez racji uważana jest Wielka Brytania, w której w roku 1918 powstał pierwszy w świecie okręt z ciągłym pokładem lotniczym, przystosowany do obsługi samolotów z podwoziem kołowym – *Argus*<sup>1</sup>. Poprzedziły go dość liczne okręty-bazy (nosiciele) wodnosamolotów tak pływakowych jak i kadłubowych, które poza brytyjską pełniły również służbę we flocie Rosji, Niemiec i Japonii oraz duży krążownik *Furious* z częściowym pokładem lotniczym.

Nowa klasa okrętów, jakimi były lotniskowce, swój „wiek dziecięcy” przeżywała w okresie wczesnych lat międzywojennych, gdy jednostki powstawały głównie w drodze mniej lub bardziej udanych konwersji nieukończonych, w rezultacie wejścia w życie postanowień Konferencji Waszyngtońskiej, okrętów i krążowników liniowych. Wymienić tu trzeba amerykańskie *Lexington* i *Saratoga*, japońskie *Kaga* i *Akagi*, francuski *Béarn* czy wreszcie wspomniany już wcześniej *Furious*, w którym dokonano całkowitej przebudowy oraz *Courageous*, *Glorious* i *Eagle*. Trzeba wspomnieć, że Brytyjczykom przypadł również prymat w oddaniu do służby w roku 1924 pierwszej jednostki zaprojektowanej od początku jako lotniskowiec, którym był

*Hermes*. Doświadczenia wynikłe z eksploatacji wspomnianej wyżej grupy jednostek legły u podstaw projektowania nowych, odpowiadających już bardziej warunkom przewidywanego „pola walki” okrętów, które zaczęły wchodzić do służby w połowie lat trzydziestych. Równocześnie starano się dopracować koncepcję użycia lotniskowców, oczywiście poza dalekim rozpoznaniem, bowiem przez długi czas teoretycy działań na morzu nie potrafili jasno określić ani samego charakteru jednostek ani też stawianych przed nimi zadań – defensywnych czy też ofensywnych.

Wybuch jesienią 1939 roku II wojny światowej, która zrazu objęła swymi działaniami z flot dysponujących lotniskowcami, brytyjską i francuską, do których w grudniu 1941 dołączyły amerykańska i japońska, stanowił swego rodzaju punkt zwrotny w historii okrętów tej klasy. Już w początkowej fazie wojny zaokrętowane samoloty pokładowe z brytyjskiego lotniskowca pokazały swój „pazur” w portach Norwegii, by następnie uzyskać spektakularny sukces we włoskim Tarencie, jednak tak naprawdę znaczenie okrętów tej klasy uzmysłowiła dopiero wojna morską tocząca się na przestrzeniach Pacyfiku, którą, rzecz znamienna, zapoczątkował przecież atak japońskiego lotnictwa na bazę Pearl Harbor. Bardzo szybko okaza-

ło się, że o sile uderzeniowej nowoczesnej floty decydują właśnie lotniskowce, a nie, nawet najnowocześniejsze okręty liniowe, co stało się jasne już po klęsce brytyjskiego zespołu pod Kuantan, zaś dalszy przebieg zmagania wojennych jedynie potwierdził te obserwacje. Stąd też liczba posiadanych lotniskowców stała się swego rodzaju wykładnikiem potencjału bojowego floty.

Oprócz lotniskowców bojowych ciężkich i lekkich, zaczęto w toku wojny masowo wprowadzać do służby lotniskowce eskortowe, których głównym zadaniem w składzie eskorty konwojów lub samodzielnych zespołów operacyjnych, było zwalczanie za pomocą lotnictwa pokładowego okrętów podwodnych, a w działaniach na Pacyfiku, dodatkowo jeszcze zapewnienie obrony przed atakami nieprzyjacielskiego lotnictwa.

W momencie definitywnego zakończenia II wojny światowej we wrześniu 1945 roku, jedynie dwie floty – U.S. Navy oraz Royal Navy, posiadały w swym składzie lotniskowce bojowe, (pojedynczym lotniskowcem eskortowym dysponowała również francuska

1. *Argus* (eks-*Conte Rosso*) – bryt. lot. zbud. 1914 (1917)-18, wyp. 14 000/16 500 t, d. 172,8 m, szer. 24,2 m, zan. 6,9 m, turb. par. 21 376 AKM, pręđ. 18,8 w., Uzbr.: 16 sam. (pierwotnie), 4 x 102 mm plot, 13 x 20 mm plot, 16 x wkm 12,7 mm plot, załoga 760 ludzi.

Marine Nationale), przy czym suprema-  
cja amerykańska, z 28 lotniskowcami  
operacyjnymi i 72 lotniskowcami eskor-  
towymi, była aż nadto wyraźna.

Royal Navy, której prymat na mo-  
rzach świata, minął już bezpowrotnie,  
w chwili zakończenia II wojny świato-  
wej posiadała 6 lotniskowców typu *Il-  
lustrious*, 5 lotniskowców lekkich typu  
*Colossus*, 2 stare lotniskowce operacyj-  
ne oraz 38 lotniskowców eskortowych<sup>2</sup>.  
Szybko okazało się jednak, że dla osła-  
bionej wojną Wielkiej Brytanii utrzy-  
mywanie tak znacznej liczby okrętów  
lotniczych stanowi wydatek ponad mia-  
rę, stąd też jeszcze w roku 1945 wyzby-  
to się lotniskowców eskortowych, zwr-  
cając Stanom Zjednoczonym jednostki  
otrzymane w ramach programu „Lend-  
Lease” oraz demobilizując pozostałe.

Trzon uderzeniowy floty, jednostki  
typu *Illustrious*, o bardzo zbliżonych  
parametrach taktyczno-technicznych,  
pozostawały w służbie operacyjnej,  
a następnie szkolno-treningowej do  
lat 1953-1956, gdy kolejno trafiały do  
stoczni złomowych, za wyjątkiem *Victo-  
rious*, który dzięki przeprowadzonej  
w latach pięćdziesiątych gruntowej mo-  
dernizacji, obejmującej między innymi  
zabudowę skośnego pokładu startowe-  
go, dotrwał w składzie Royal Navy do  
roku 1969. Podobny los spotkał okrę-  
ty typu *Colossus*, które pozostawały  
w większości w rezerwie do początku  
lat sześćdziesiątych, gdy zostały złomo-  
wane. Wyjątek stanowił *Triumph*, prze-  
budowany na jednostkę pomocniczą,

który trafił do kasacji dopiero w roku  
1981<sup>3</sup>.

Zakończenie wojny oznaczało rów-  
nież niejako automatyczne wstrzyma-  
nie dalszych prac przy znajdujących się  
w różnych stadiach budowy kolejnych  
brytyjskich lotniskowcach. Z serii 6 jed-  
nostek typu *Majestic*, o parametrach bar-  
dzo zbliżonych do typu *Colossus*, których  
budowa była najbardziej zaawansowana,  
ostatecznie ukończono 4, z tym jednak,  
że zasilili one floty państw członków  
Brytyjskiej Wspólnoty Narodów – In-  
dii, Australii i Kanady. Z 8 okrętów typu  
*Hermes*, których budowę zawieszono już  
w roku 1943, ostatecznie w latach 1947-  
1953 ukończono, po zmianie planów, 4  
lotniskowce, które weszły w skład Royal  
Navy. Z 4 jednostek typu *Audacious*, przy  
których prace wstrzymano w 1942, osta-  
tecznie trafiły do służby w latach pięć-  
dziesiątych, po gruntownej zmianie pla-  
nów, 2 okręty – *Eagle* i *Ark Royal*. Warto  
wreszcie wspomnieć o 3 dużych lotni-  
skowcach bojowych typu *Gibraltar*, o wy-  
porności 46 000 t, dla których los oka-  
zał się wyjątkowo niełaskawy. Prace przy  
budowie jednostek wstrzymano w roku  
1943, by w 1945 całkowicie anulować  
zamówienie<sup>4</sup>.

Tym samym w lata sześćdziesiąte  
Royal Navy weszła dysponując 3 lotni-  
skowcami floty (*Eagle*, *Ark Royal* i *Victo-  
rious*), 2 lotniskowcami uderzeniowymi  
(*Hermes* i *Centaur*) oraz 2 lotniskowca-  
mi desantowo-śmigłowcowymi (*Albion*  
i *Bulwark*)<sup>5</sup>. Z tym jednak, że wszystkie  
okręty (za wyjątkiem *Victorious*) ukoń-

czone i wprowadzone do służby stosun-  
kowo niedawno, stanowiły konstrukcje  
w sensie koncepcyjnym sięgające swy-  
mi korzeniami czasów II wojny świato-  
wej i mimo znacznej skali prac moder-  
nizacyjnych nie bardzo odpowiadały  
już wymogom współczesnej wojny mor-  
skiej. Stąd też Wielka Brytania stanęła  
w owym czasie przed nieuchronną ko-  
niecznością wymiany posiadanych lotni-  
skowców na nowe okręty, co biorąc pod  
uwagę zarówno czas niezbędny na przy-  
gotowanie odpowiednich projektów jak  
i samą budowę, ale przede wszystkim  
ogromne koszty całego przedsięwzię-  
cia, stanowiło niewątpliwie bardzo trud-  
ne zadanie.

W roku 1962 przystąpili więc Brytyj-  
czycy do projektowania nowego lotni-  
skowca floty, określonego jako CVA-01,  
zdolnego do zastąpienia szybko starzeją-  
cych się jednostek typu *Audacious*. Bu-  
dowa okrętu została wstępnie autory-  
zowana w roku 1963. nowa jednostka,  
o parametrach taktyczno-technicznych  
zbliżonych do amerykańskich lotniskow-  
ców typu CVV, miała posiadać długość  
całkowitą 282,1 m, szerokość kadłuba  
w linii wodnej – 37,2 m oraz odpowied-  
nio 56,1 m na poziomie pokładu startowe-  
go. Zakładana wyporność konstrukcyjna  
okrętu miała sięgać 47 920 t, standardo-

2. Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*,  
Gdańsk 1976.

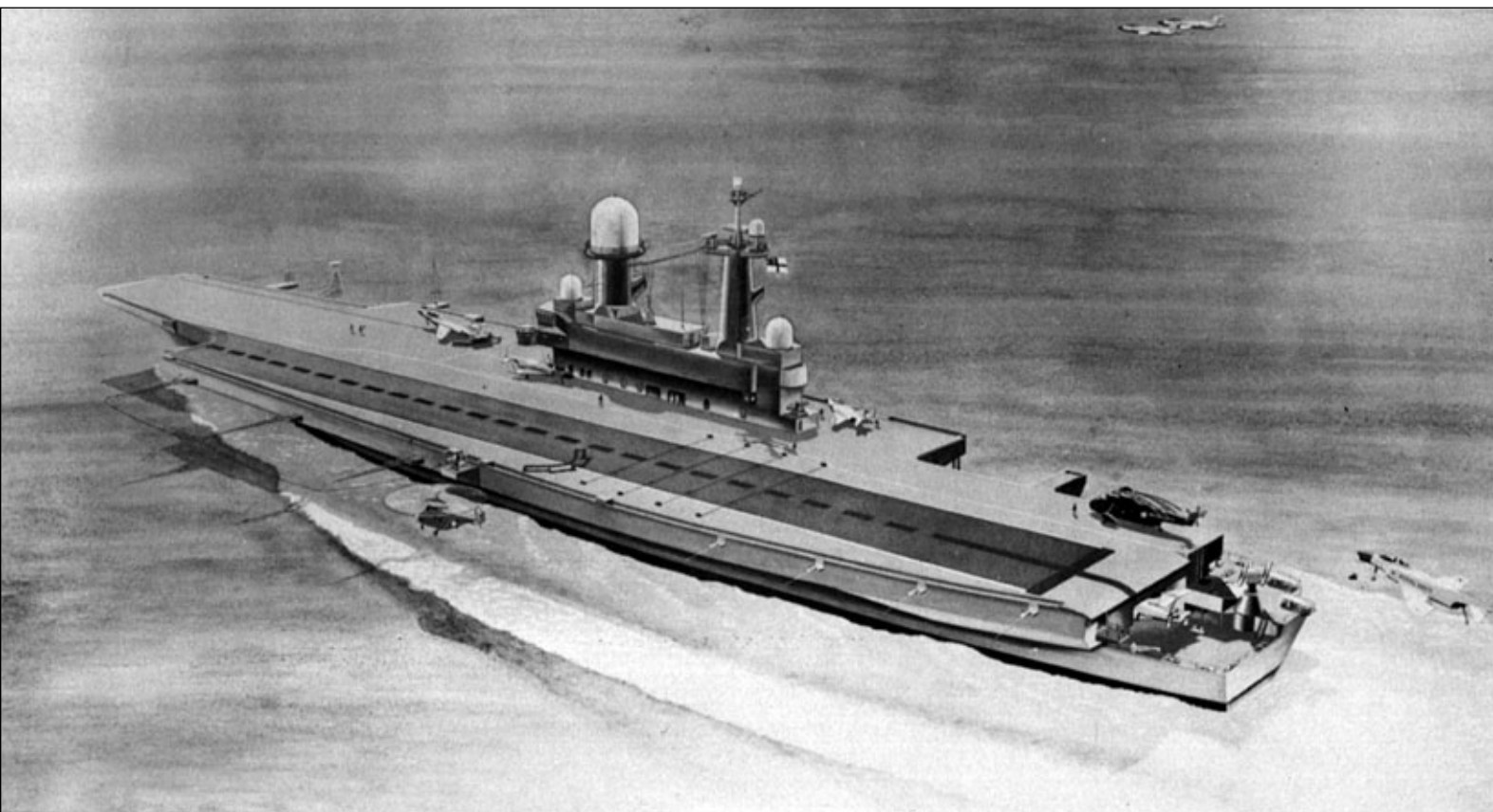
3. Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*  
cz. II, Warszawa 1994.

4. Lipiński J., *Druga wojna...*

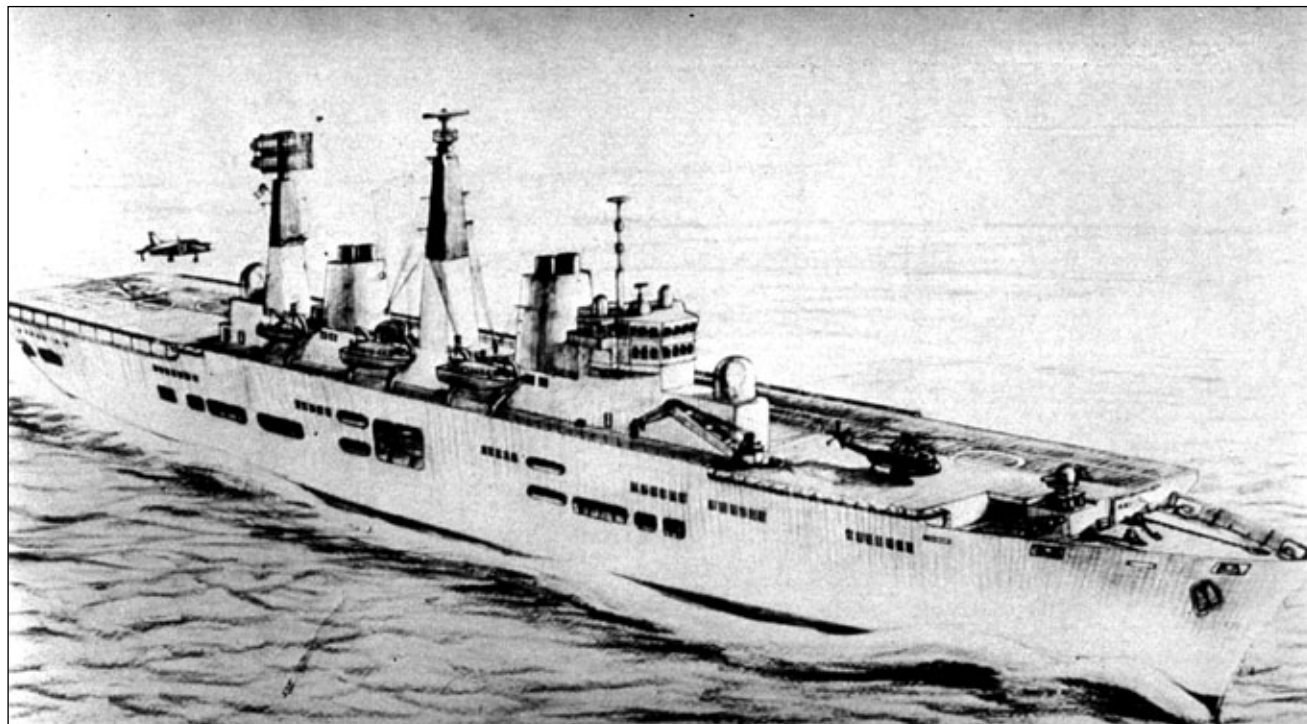
5. Kaczkowski R., *Lotnictwo w działaniach na*  
*morzu*, Warszawa 1986.

Pierwszy wariant projektu CVA-01.

Rys. „Warship International







Pierwsza wizja artystyczna „krążownika dowodzenia” opublikowana w 1971 roku.

Rys. „Warship International”

wa 52 200 t, pełna nawet 62 427 t, zaś uzbrojenie stanowić miało około 50 samolotów. Przewidywany napęd to zespoły turbin parowych o łącznej mocy 135 000 KM, pracujące na 3 śruby napędowe<sup>6</sup>. Zakładano docelowo budowę 2 takich lotniskowców<sup>7</sup>, sprawy jednak potoczyły się zupełnie inaczej.

Przejęcie w połowie lat sześćdziesiątych władzy w Wielkiej Brytanii przez Partię Pracy, z ramienia której urząd premiera objął Harold Wilson, spowodowało między innymi zasadniczą zmianę dotychczasowej polityki obronnej państwa. Nowe władze w początkach lutego 1966 roku opublikowały dokument pod nazwą „Defence White Book” (pol. tzw. „Biała Księga Obronności”), zawierający założenia aktualnej polityki obronnej. W największym skrócie, oznaczała ona drastyczne ograniczenia wydatków na obronność, które dotknęły zarówno istniejące struktury sił zbrojnych jak również przygotowywane i realizowane w tej mierze projekty. Wśród skreślonych w lutym 1966 pozycji znalazł się także projekt lotniskowca *CVA-01*, co oznaczało nie mniej nie więcej jak tylko kres brytyjskiego lotnictwa pokładowego FAA (Fleet Air Arm), po bez mała 55 latach działania. Nowe władze założyły, że po roku 1972, w którym miał zostać wycofany ze służby ostatni lotniskowiec floty, w roli głównej lotniczej siły uderzeniowej Royal Navy, lotnictwo pokładowe zostanie zastąpione przez 100, zakupionych w Stanach Zjednoczonych,

samolotów typu F-111, z tym jednak, że operujących już z baz lądowych<sup>8</sup>. Co więcej, władze deklarowały zamiar definitywnej rezygnacji z budowy nowych lotniskowców w przyszłości.

Równocześnie jednak w tym samym czasie na pokładach jednostek Royal Navy klasy niszczycieli czy fregat, zaczęły pojawiać się pojedyncze zaokrętowane śmigłowce, przeznaczone do zwalczania okrętów podwodnych, co nasunęło kierownictwu floty pomysł na obejście całkowitej rezygnacji z budowy okrętów lotniczych. W pierwszym rządzie rozważano możliwość budowy jednostki-nosiela śmigłowców zop. Już w roku 1967 w „Defence Review” znalazła się wzmianka o konieczności opracowania projektu nowych okrętów, które miały zastąpić przebudowane na jednostki dowodzenia krążowniki typu *Tiger*<sup>9</sup>. Pozwoliło to brytyjskiemu Sztabowi Morskiemu na sformułowanie założeń projektowych do budowy nowej jednostki dowodzenia, określonej eufemistycznie jak „krążownik dowodzenia” (Command Cruiser). Przewidywano, że okręt będzie posiadał wyporność 12 500 t, co pozwoli na zabieranie na pokład 6 śmigłowców typu „Sea King” oraz do 1000 żołnierzy wraz z ekwipunkiem. Później liczbę śmigłowców pokładowych zwiększono do 9, a wyporność jednostki do 19 500 t. Informacje w „Defence Statements” w latach 1968 i 1969 mówiły już o prowadzeniu prac projektowych i przygotowawczych przy

nowej jednostce<sup>10</sup>. Dla uniknięcia ewentualnych kłopotów związanych z zaliczeniem projektowanego okrętu do „zakazanej” kategorii lotniskowców, dla jednostki stworzono specjalną, „kamufliującą” klasyfikację określoną jako „Through Deck Command Cruiser” (pol. „krążownik dowodzenia ze spłaszczonym pokładem”).

W tym samym czasie dobiegały już do pomyślnego finału, prowadzone od początku lat sześćdziesiątych, prace nad konstrukcją brytyjskiego samolotu pionowego startu i lądowania – V/STOL (Vertical/ Short Take-Off and Landing), który w wersji Hawker „Harrier” GR.1 został w liczbie 60 maszyn zamówiony w roku 1967 przez RAF<sup>11</sup>. Na bazie tej maszyny opracowano jej zmarniniżowaną, pokładową wersję znaną jako „Sea Harrier”. Z uwagi na fakt, że wa-

6. Sturton I.A., *HMS Invincible CAH-01*, „Warship International” No 3, 1979.

7. Wg niepotwierdzonych informacji prototypowa jednostka miała otrzymać tradycyjną dla brytyjskich lotniskowców *Furious*, natomiast inna wersja mówi, że nowe lotniskowce miało nazwać *Queen Elizabeth* i *Duke of Edinburgh*.

8. Sturton I.A., *HMS Invincible*...

9. *Tiger* (eks-Bellerophon) – bryt. KR, typu *Minotaur*; zbud. 1945- 1950-61, wyp. 9550/11 700 t, dl. 169 m, szer. 19,5 m, zan. 6,4 m, turb. par. 80 000 KM, prędkość 31,5 w., zasięg 6300 Mm/13 w., Uzbr.: 2 x 152 mm plot, 6 x 76 mm plot, 4 śmigłowce, załoga 717/900 ludzi. Jednostki serii – *Blake* i *Lion* (nie przebudowany).

10. Okolelow N.N., Szumilin S.E., Czeczina A.A., *Awianoscy tipa „Invincible”*, „Morskaja Kolekcija” nr 9(90), 2006, Moskwa 2006.

11. Okolelow N.N., Szumilin S.E., Czeczina A.A., *Awianoscy tipa...*

Lotniskowce typu „Invincible”						
Nazwa	Znak podowy	Znak pokładowy	Stocznia	Data		
				położenia stępki	wodowania	wejścia do sł.
<i>Invincible</i>	R05	N	Vickers, Barrow	20.07.1973	03.05.1977	11.07.1980
<i>Illustrious</i>	R06	L	Swan Hunter, Wallsend	07.10.1976	14.12.1978	04.06.1981
<i>Ark Royal</i>	R07	K	– “ –	7.12.1978	20.06.1982	01.11.1985

rianty uzbrojenia samolotu obejmowały również środki do zwalczania okrętów podwodnych, maszyny mogły być stosowane obok śmigłowców na równi ze śmigłowcami zop. Zaokrętowanie samolotów typu „Sea Harrier” wiązało się jednak z koniecznością przygotowania odpowiedniego pokładu wzlotowego, bowiem choć pionowego startu i lądowania, to jednak maszyny z pełnym obciążeniem wymagały kilkudziesięciometrowego rozbiegu.

Po raz pierwszy wzmianki o możliwości wykorzystania samolotów typu V/STOL obok śmigłowców na pokładzie projektowanego „krążownika dowodzenia” pojawiły się w dokumencie „Defence Statements” z roku 1970, co stwarzało realne szanse na powstanie „zastępczego” lotniskowca. W maju tego roku projekt jednostki został formalnie rozpatrzony i skierowany do dalszych prac.

Ponowne przejęcie władzy w Wielkiej Brytanii przez konserwatystów w czerwcu 1970, spowodowało uchylenie wcześniejszej decyzji o całkowitej rezygnacji z budowy nowych lotniskowców, otwierając tym samym określone perspektywy na przyszłość przed okrętami tej klasy. Perspektywy te okazały się jednak w praktyce nader mgliste. Prace projektowe nad „krążownikiem dowodzenia”, tym razem już w wersji finalnej, zostały poddane przeglądowi w lipcu 1972 roku, przed ogłoszeniem przetargu na budowę jednostki, co potwierdził „Defence Statements” za rok 1972<sup>12</sup>. Już wcześniej jednak Sztab Morski mimo początkowego sprzeciwu Whitehall i po długotrwałej zażartej dyskusji, zdołał w końcu przeforsować decyzję o zgodzie na budowę małych lotniskowców, zdolnych do wykorzystywania samolotów typu V/STOL.

Równocześnie próby z prototypowymi samolotami wersji „Sea Harrier” przeprowadzono na pokładzie lotniskowca *Ark Royal*, potwierdziły przydatność maszyn do działań w charakterze zaokrętowanego lotnictwa pokładowego<sup>13</sup>.

W pierwszym etapie ogłoszonego w początkach 1973 roku przetargu na budowę prototypowego „krążownika dowodzenia” wzięły udział stocznie Vickers, Swan Hunter oraz Cammell Laird, z których do dalszych negocjacji wybrano pierwszą i to jej właśnie przypadł honor budowy pierwszego, całkowicie nowego lotniskowca (mimo, że nie był jeszcze tak określany) w Wielkiej Brytanii od czasu zakończenia II wojny światowej. Oficjalny kontrakt na budowę jednostki, która otrzymała nazwę *Invincible* (pol. „Niezwyciężony”), został zawarty ze stoczną Vickers Shipbuilding and Engineering w Barrow-in-Furness w kwietniu 1973, a uroczyste położenie stępki odbyło się w dniu 20 lipca tego roku.

Procesu budowy nowej jednostki nie przerwał nawet powrót do władzy Partii Pracy w roku 1974, co więcej, to

właśnie w okresie jej rządów w roku 1975 podjęto decyzję o budowie dalszych dwóch okrętów serii i odpowiednio w latach 1976 i 1978 przystąpiono do prac nad kolejnymi „lotniskowcami” – *Illustrious* (pol. „Wybitny”) oraz *Indomitable* (pol. „Niepokonany”), zmienione następnie na *Ark Royal* (pol. „Królewska Arka”), tyle tylko, że prowadziła je już stocznia Swan Hunter Shipbuilding Yard w Wallsend<sup>14</sup>.

W początku lat siedemdziesiątych zakładano, że cena pojedynczej jednostki (bez kosztów zaokrętowanych śmigłowców i samolotów) wyniesie około 60 mln £, jednak w momencie wejścia *Invincible* do służby w roku 1980 okazała się ona znacznie wyższa i wyniosła

12. Kramarski I., Moczulski L., *Harrier*, „Przegląd Konstrukcji Lotniczych” nr 3/94 (20), Warszawa 1994.

13. Sturton I.A., *HMS Invincible*

14. wg. Okolew N.N., Szumilin S.E., Czeczina A.A., *Avianoscy tipa...*, natomiast wg *Combat Fleet of the World 2002-2003* pod rd. A.D. Baker III, Annapolis 2002, *Illustrious* wszedł do służby 20.06.1982, a stępkę pod *Ark Royal* położono 14.12.1978, zaś wodowano 04.06.1981.

Wodowanie prototypowego *Invincible* w stoczni Vickers w Barrow-in-Furness, Uwagę zwraca pierwotny kształt pokładu dziobowego. Fot. „Warship International”





Tym razem ceremonia wodowania *Ark Royal*. Ten okręt posiada już zmieniony kształt pokładu lotniczego poprzez zabudowę rampy startowej.

Fot. „Warship International”

odpowiednio 184,5 mln £ (również bez kosztów lotnictwa pokładowego).

### Opis konstrukcji

Lotniskowce zop typu *Invincible*, bo tak okręty te zostały oficjalnie sklasyfikowane począwszy od roku 1980, miały wielkość brytyjskich lekkich lotniskowców bojowych czasów II wojny światowej typu *Colossus* i nieukończonych *Majestic*.

Wyporność standardowa jednostek określona została na 16 250 t lub 16 970 t, tak jak chce tego rocznik *Combat Fleet of the World 2002-2003*, natomiast wyporność pełna odpowiednio 19 500 t bądź 19 960 t. a w przypadku ostatniego i największego okrętu serii *Ark Royal*, nawet 20 600 t.

Długość całkowita dwóch pierwszych jednostek serii wynosiła 206,6 m, maksymalna szerokość 31,9 m, a zanurze-

nie 6,4 m<sup>15</sup>. W przypadku *Ark Royal* wymiary były nieco większe i sięgały 209,1 m w dla długości pokładu, a 192,9 m w linii wodnej, 36,0 m dla szerokości pokładu, a 27,5 m kadłuba w linii wodnej oraz 6,5 m zanurzenia (8,8 m wraz z opływką sonaru).

Pierwotnie lotniczy pokład startowy miał długość 167 m, która wzrosła następnie w wyniku przebudowy do 183 m, a szerokość 13,5 m. W każdym przypadku zakończony był umieszczoną na lewej burcie rampą startową (tzw. „ski jump”). *R05* i *R06* dysponowały początkowo rampą startową o kącie podniesienia 7°, zaś *R07* o kącie 12°, dodatkowo jeszcze dłuższą o 12 m. W czasie modernizacji *R06* kąt podniesienia rampy startowej zwiększono do 13°. Waga rampy startowej wraz z niezbędną konstrukcją wzmacniającą wynosiła około 200 t.

Z uwagi na umieszczenie na prawej burcie okrętu dużej, mocno wydłużonej nadbudówki z dwoma masywnymi kominami oraz skrzyniowym masztem, dla zachowania niezbędnej równowa-

15. Grove E.J., *NATO major warships- Europe*, London 1990.

*Illustrious* w pierwotnej konfiguracji po wcieleniu do służby wpływa do bazy Portsmouth.

Fot. „Warship International”





gi, lewoburtowa część kadłuba została bardziej wychylona i rozbudowana. Charakterystyczny wysoki kadłub jednostek wyposażono w 2 stępki przechyłowe oraz 2 pary sterowanych stabilizatorów płetwowych w części dziobowej i rufowej, co znacznie zmniejszyło przechyły, umożliwiając korzystanie przez lotnictwo z pokładu startowego nawet przy stanie morza 7°. Przy takim stanie morza lotniskowiec mógł poruszać się z prędkością 16 węzłów, nie zapadając się w fale, a jego przechyły boczne nie przekraczały 5°.

Okręty posiadały 2 stery, dzięki czemu dysponowały całkiem niezłymi właściwościami manewrowymi, czego najlepszym dowodem był fakt, że przy maksymalnej prędkości 28 węzłów, mogły wykonać pełną cyrkulację na odcinku odpowiadającym czterokrotnej długości kadłuba.

Niektóre źródła wspominają, że jednostki typu *Invincible* posiadają lekkie opancerzenie pokładu startowego, hangaru, siłowni, komór amunicyjnych oraz stanowisk dowodzenia, co nie znajduje jednak szerszego potwierdzenia.

Okręty zostały przystosowane do prowadzenia działań warunkach h użycia broni masowego rażenia (ABC), dysponują systemem wodnego zraszania i stanowiskami dezaktywacji, a pomieszczenia wewnętrzne kadłuba są pozbawione iluminatorów i hermetyczne oraz wyposażone w system klimatyzacyjny i filtrowentylacyjny.

Okręty wyposażono w system Praire ograniczający kawitację śrub napędowych oraz system Masker zmniejszający akustyczne odbicie podwodnej części kadłuba.

Kadłub lotniskowców podzielony jest na sześć pokładów, z których dwa (II i III) otaczające pokład hangarowy, są pokładami galeryjnymi. Pomieszczenia mieszkalne umieszczono na pokładach V i VI, a siłownię w przestrzeni międzypokładowej. Zbiorniki paliwa dla układu napędowego znajdowały się w podwójnym dnie oraz przestrzeni międzyburtowej.

Z uwagi na wielkość lotniskowców, podwodna część ich kadłuba zabezpieczona podwójnym dnem i butami, nie zapewniała niezbędnej ochrony w przypadku bezpośredniego trafienia torpedą.

Jednokondygnacyjny pokład hangarowy (IV) o wysokości 7,6 m i powierzchni 2120 m<sup>2</sup>, jest niejako konstrukcyjnie podzielony na 3 części, z których środkowa na śródkreściu, ma zdecydowanie mniejszą szerokość od pozostałych,



*Illustrious* w ujęciu z lotu ptaka z kompletnym parkiem lotniczym. Fot. zbiory Jarosław Malinowski

z uwagi na przebieg przewodów kominowych oraz powietrznych niezbędnych do pracy, stanowiących napęd okrętu turbin gazowych. Całkowicie zamknięte pomieszczenie hangaru jest wyposażone w 2 kurtyny ppoż., które można rozwinąć automatycznie w czasie 30 sek., dzieląc przestrzeń na 3 odrębne części i odcinając ewentualne źródło ognia.

Do transportu samolotów i śmigłowców z pomieszczenia hangaru na pokład startowy służyły 2 podnośniki o wymiarach 9,7 x 16,7 m, znajdujące się – dziobowy, na wysokości czoła nadbudówki w pobliżu prawej burty oraz rufowy, na wysokości tylnego skraju nadbudówki w pobliżu burty lewej. Z uwagi na oszczędności masowe zainstalowano

podnośniki hydrauliczne, scyzorykowe, wyprodukowane przez firmę McTaggart, które jednak okazały się w praktyce bardzo zawodne. Mankament ten spowodował, że została podjęta decyzja o ich zastąpieniu przez klasyczne podnośniki łańcuchowe, cięższe, ale bardziej niezawodne, produkcji Strachan & Henshaw. W źródłach istnieją rozbieżności, co do tego czy wspomniana zmiana została ostatecznie dokonana<sup>16</sup>.

Jako napęd główny lotniskowców typu *Invincible* zastosowano, po raz

16. wymiany dokonano wg. Okolew N.N., Szumilin S.E., Czeczkin A.A., *Awianoscy tipa...*, natomiast wg *Combat Fleet...* prace te zamierzano zrealizować, jednak z uwagi na brak funduszy nie przeprowadzono.





Tym razem *Ark Royal* w ujęciu z lewej burty, 10 stycznia 1986 rok.

Fot. Leo van Ginderen

pierwszy w świecie w przypadku okrętów tej wielkości wyłącznie turbiny gazowe w systemie COGAG (Combined Gas and Gas Turbine). Turbiny gazowe charakteryzowały się relatywnie niską masą własną, dobrym wskaźnikiem mocy oraz krótkim, bo wynoszącym zaledwie 20-25 minut, czasem niezbędnym do uzyskania pełnej mocy. Niewątpliwym mankamentem turbin gazowych było jednak 2-3 krotnie wyższe, w porównaniu z klasycznymi turbinami parowymi, zużycie powietrza, co wymusiło zabudowanie na okrętach systemu czerpni i przewodów powietrznych oraz rozbudowę systemu odprowadzanie spalin, czego zewnętrzną oznaką były 2 masywne kominy.

Na lotniskowcach zainstalowano 4 turbiny gazowe OLYMPUS TM-3B, stanowiące zmodyfikowaną wersję jednostek napędowych stosowanych w pasażerskim samolocie naddźwiękowym „Concorde”, wyprodukowane przez zakłady Rolls-Royce. Nominalna moc każdej, ważącej 30,85 t, turbiny wynosiła 21 500 KM, a maksymalna odpowiednio 28 000 KM, co dawało łączną moc 112 000 KM. Turbiny gazowe zostały zblokowane w dwóch zespołach napędowych (po 2), z których każdy znajdował się w odrębnej maszynowni, składającej się z dwóch przedziałów. Ze względów bezpieczeństwa dziobowa i rufowa maszynownia były rozdzielone przedziałem zajmowanym przez pomieszczenia warsztatowe i magazyny. Turbiny każdego z zespołów poruszały za pomocą trójstopniowej przekładni redukcyjnej wał

napędowy zakończony pięciopłatową śrubą o zmiennym skoku.

Układ napędowy zapewniał maksymalną długotrwałą prędkość 28 węzłów, przy obu pracujących zespołach napędowych. Jeden pracujący zespół, poruszający 1 śrubę pozwalał na rozwijanie prędkości 14-15 węzłów. Przy poruszaniu się z prędkością ekonomiczną 18 węzłów pracowała tylko jedna turbina z każdego zespołu, a drugą włączano jedynie w przypadku konieczności gwałtownego zwiększenia prędkości. Maksymalna prędkość możliwa do uzyskania przy jednej pracującej turbinie w każdym zespole wynosiła 21-23 węzły.

Zasięg przy prędkości ekonomicznej wynoszącej 18 węzłów (19 węzłów wg innych źródeł – przykładowo Faulkner K. *Jane's Okręty Wojenne przewodnik encyklopedyczny*, Poznań 2004) sięgał 7000 Mm<sup>17</sup>.

Energię elektryczną dla potrzeb lotniskowca o łącznej mocy 14 000 kW dostarczało 8 wysokoprężnych agregatów prądotwórczych Paxman Valenta 16-RPM 200A, każdy o mocy 1750 kW, wyprodukowanych przez General Electric. 6 agregatów w specjalnych pojedynczych dźwiękochłonnych i odpornych na pożar modułach znajdowało się w pomieszczeniach maszynowni, po 3 w każdej, natomiast pozostałe 2 agregaty, pełniące funkcje awaryjnych źródeł zasilania, znajdowały się w pomieszczeniach w dziobowej i rufowej części okrętu.

Wszystkie urządzenia mechaniczne układu napędowego (i nie tylko) dla

ograniczenia poziomu emitowanego hałasu zostały zainstalowane na elastycznych gumowych podkładkach wygłuszających.

Mimo początkowego zamiaru całkowitej rezygnacji z wyposażenia lotniskowców typu *Invincible* w uzbrojenie artyleryjskie, prototyp wszedł do służby w roku 1980 posiadając poza wyrzutnią pocisków raketowych plot. „Sea Dart” GWS 30 Mod. 2, również 2 pojedyncze działa plot. kal. 20 mm L/90 Oerlikon GAM-BO1, zachowane po dzień dzisiejszy na wszystkich jednostkach.

Działo plot. kal. 20 mm L/90 Oerlikon GAM-BO1 posiada kąt podniesienia lufy w przedziale od -5° do +85°. Wystrzeliwuje pociski, których zasięg skuteczny wynosi 2000 m z prędkością początkową 950 m/s, zaś szybkostrzelność to 1000 strzałów na minutę.

Działa plot. kal. 20 mm Oerlikon zostały zamontowane na bryle nadbudówki.

Dwuprowadnicowa wyrzutnia pocisków raketowych plot. typu „Sea Dart” została zamontowana w dziobowej części lotniskowca, na prawo od rampy startowej. Pociski raketowe „Sea Dart” CF 299 miały długość 4,36 m, średnicę 0,42 m i rozpiętość 0,91 m. Ich ciężar całkowity na wyrzutni wynosił 550 kg, zaś głowica bojowa zawierała ładunek HE. Maksymalny zasięg pocisków sięgał 65 km, z tym, że przy zasięgu 25 – 30 km mogły one również stosowane do zwalczania celów nawodnych. Pułap od 18,3 do 30 km. Pocisk posia-

17. zasięg wynosił jedynie 5000 Mm wg Grove E.J., *NATO major...*

dał półaktywną głowicę naprowadzającą, współpracującą z radarem Marco-ni Type 909. Silnik startowy na paliwo stałe nadawał rakiecie w czasie 2,5 sekundy prędkość 2 Ma, a następnie silnik marszowy „Odin” pozwalał na osiągnięcie prędkości maksymalnej do 3,5 Ma<sup>18</sup>. Waga całego kompleksu wyrzutni „Sea Dart” wynosiła około 100 t, a lotniskowiec dysponował zapasem 36 pocisków.

Dwa radary Type 909, służące do kierowania ogniem i naprowadzania pocisków „Sea Dart”, w charakterystycznych wyoblonych osłonach, zostały zamontowane na dziobowym i rufowym krańcu nadbudówki.

Wyrzutnia pocisków „Sea Dart” zostały usunięta z pokładu *Illustrious* w trakcie remontu przeprowadzanego w okresie od lipca 1998 do marca 1999. Z *Invincible* zdjęto je w czasie remontu w Portsmouth trwającego od sierpnia 1999 do lutego 2000, natomiast ostatnia jednostka serii – *Ark Royal* wszedł już do służby bez uzbrojenia rakietowego. Uzyskane w rezultacie demontażu uzbrojenia rakietowego pomieszczenia przeznaczono na zwiększenie hangaru, a tym samym liczby zabieranych na pokład samolotów i śmigłowców oraz na

powiększenie powierzchni pokładu lotniczego.

Przebieg działań bojowych w trakcie argentyńsko-brytyjskiego konfliktu o Falklandy w roku 1982, w którym wziął udział lotniskowiec *Invincible*,<sup>19</sup> wykazał konieczność wzmocnienia klasycznej lufowej artylerii plot., która okazała się również skutecznym środkiem do zwalczania przeciwookrętowych pocisków rakietowych. Stąd też *Invincible* po zakończeniu operacji otrzymał 2 zestawy artyleryjskie kal. 20 mm – tzw. „broń ostatniej szansy” typu „Vulcan-Phalanx” Mk 15 CIWS, które zostały zainstalowane na dziobie i rufie okrętu. W podobne zestawy artyleryjskie, tyle tylko, że w liczbie 3, wyposażone zostały następnie również *Illustrious* oraz *Ark Royal*.

Zestaw artyleryjski kal. 20 mm „Vulcan-Phalanx” Mk 15 CIWS, produkowany przez amerykański koncern General Dynamics, składa się z 6-lufowego, obrotowej armaty kal. 20 mm systemu Gatling, stanowiącej adaptację lotniczego działka „Vulcan”, zblokowanej na wspólnej podstawie z radarem doзору, wykrywania i śledzenia celu. Waga całego zespołu wraz z etatowym zapasem amunicji, sięgającym 1000 sztuk, wynosiła 6,09 t. Kąt podniesienia luf

w przedziale od -25° do +80°, prędkość początkowa pocisków 1097 m/s, szybkostrzelność 3000 strzałów na minutę, a zasięg od 500 m do 1500 m<sup>20</sup>.

W okresie późniejszym w trakcie kolejnych remontów *Invincible* i *Illustrious* dokonano wymiany zestawów artyleryjskich „Vulcan-Phalanx” na nowsze holenderskie typu kal. 30 mm „Goolkeeper” (pol. „Bramkarz”, co w jakimś sensie obrazowo oddaje sens użycia zestawu). Z przyczyn finansowych zrezygnowano z dokonania wymiany uzbrojenia na pokładzie *Ark Royal*, który nadal dysponuje 3 amerykańskimi zestawami.

Zestaw artyleryjski „Goolkeeper” kal. 30 mm, produkowany przez holenderską firmę Hollandse Signaalapparaten BV we współpracy z amerykańskim General Electric, składa się z 7-lufowej armaty kal. 30 mm systemu Gatling, stanowiącej adaptację działka lotniczego GAU-8/A „Sea Vulcan”, zblokowanego na wspólnej podstawie z radarem doзору, śledzenia i wyboru celu, pracującym w paśmie I (o częstotliwości 8,0-10,0

18. Krzemiński J., *Okręty wojenne świata*, Warszawa 2002.

19. Kubiak K., *Wojna Falklandzka 1982*, Gdańsk 2002.

20. Krzemiński J., *Okręty...*

*Ark Royal* po pierwszej modernizacji. Widoczny przebudowany maszt pomiędzy kominami, 20 październik 2001 roku. Na dziobie widoczny zestaw artyleryjski „Vulcan-Phalanx” kal. 20 mm

Fot. Leo van Ginderen





Pierwszym samolotem używanym na lotniskowcach był „Sea Harrier” FRS Mk 1. Fot. zbiory Rafał Ciechanowski

GHz). Waga całego zestawu z etatowy zapasem amunicji, wynoszącym 1190 sztuk, to 6,73 t. Kąt podniesienia luf w przedziale od -25° do +85°. Prędkość początkowa pocisku 1021 m/s, zasięg skuteczny 3000 m, a szybkostrzelność 4200 strzałów na minutę<sup>21</sup>.

Zestawy artyleryjskie „Goolkeeper” zostały rozmieszczone na dziobie i rufie okrętu oraz na dachu nadbudówki w pobliżu rufowego komina.

Jak już wcześniej wspomniano, w chwili powstawania wstępnego projektu okrętu, jeszcze pod eufemistyczną nazwą „krążownik dowodzenia”, zakładano, że jednostka będzie nosicielem śmigłowców w wersji transportowej i zop. Pomyślnie wdrożenie samolotu V/STOL Hawker Siddeley „Harrier” GR Mk 1, pozwoliło na stworzenie jego morskiej wersji, określonej jako „Sea Harrier”, którą można było zastosować w charakterze uniwersalnego samolotu pokładowego. Tym samym projektowany okręt stał się namiastką prawdziwego lotniskowca.

W trakcie budowy prototypowego *Invincible* złożono zamówienie na 24, zwiększając następnie liczbę do 36, sa-

molotów Sea Harrier FRS Mk 1 oraz 1 samolot „Sea Harrier” w wersji dwumiejscowej T4N.

Samoloty „Sea Harrier” FRS Mk 1 były jedno-miejscowymi maszynami myśliwsko-szturmowymi i rozpoznawczymi, pionowego startu i lądowania o długości 14,5 m, rozpiętości skrzy-

del 7,7 m i wysokości 3,71 m. Ich ciężar własny wynosił 5700 kg, a maksymalna masa startowa 11 399 kg. Turbinowy silnik odrzutowy RR Bristol Pegasus 104 o ciągu 9583 kg zapewniał maksymalną prędkość 1186 km/h. Maksymalny promień działania przy starcie z rozbiegiem wynosił 795 km. Uzbrojenie wymienne obejmowało 2 zasobniki z działkami kal. 30 mm, 2 pociski klasy „powietrze-powietrze” AIM-9L „Sidewinder” oraz pociski „powietrze-ziemia” o łącznej maksymalnej masie 3629 kg, przy starcie z rozbiegiem<sup>22</sup>.

Początkowo liczba maszyn „Sea Harrier” na pokładzie *Invincible* wynosiła 8, choć niektóre źródła mówią, że było ich jedynie 5. Doświadczenia wyniesione z konfliktu falklandzkiego, w którym samoloty „Harrier” i „Sea Harrier” odegrały istotną rolę, wykorzystano, tworząc w roku 1988 nowy model maszyny oznaczony jako FRS.2. Samoloty w tym wariantie zaczęły wchodzić do służby w roku 1993, zaś w 1994 zmieniono ich oznaczenie na „Sea Harrier” FA. 2 (FA- Fighter Attack). Podstawowe parametry taktyczno-techniczne samolotu nie różniły się zasadniczo od wcześniej-

szej wersji FRS 1, mimo zastosowania nowego silnika Rolls-Royce Pegasus Mk 106 o sile ciągu 9770 kG. Pewnemu wzbogaceniu uległy warianty uzbrojenia możliwego zastosowania, które obejmowały wymiennie 2 działka kal. 30 mm Aden, 4 pociski rakietowe „powietrze-powietrze” AIM-120 AMRAAM, 2 pociski AIM-9L „Sidewinder”, bomby lotnicze, niekierowane pociski rakietowe oraz rakietowe pociski przeciwskrętowe „Sea Eagle”. Łączna masa uzbrojenia w przypadku startu z baz lądowych wynosiła 3630 kg, a w przypadku startu z pokładu lotniskowca, odpowiednio 2270 kg.

Drugim, a właściwie pierwotnym, komponentem lotnictwa pokładowego jednostek typu *Invincible* były śmigłowce. Początkowo używano wyłącznie maszyn Westland „Sea King”, produkowanych na bazie licencyjnego amerykańskiego śmigłowca Sikorsky Aircraft S-6. na pokład prototypowego lotniskowca trafiły maszyny „Sea King” HAS Mk 5 ASW (wersja zop). W trakcie działań na Falklandach w roku 1982 *Invincible* dysponował 9 takimi śmigłowcami.

Po zakończeniu działań falklandzkich na uzbrojenie zaczęły wchodzić maszyny nowszego wariantu oznaczone jako „Sea King” HAS Mk 6 ASW wyposażone w stację hydroakustyczną „2069”, umożliwiającą poszukiwanie okrętów podwodnych znajdujących się na głębokości do 213 m oraz opuszczany magnetron AN/ASQ-504 (V). Dzięki zamontowanemu na pokładzie śmigłowca radarowi, maszyny mogły również poszukiwać celów nawodnych. Długość śmigłowca wynosi 22,1 m, wysokość

21. Krzemiński J., *Okręty...*

22. Jankiewicz Z., Malejko J., *Encyklopedia lotnictwa wojkowego – Samoloty i śmigłowce wojkowe cz.8 „F – H”*, Warszawa 1994.

„Harrier” GR.3 RAF-u także może bazować na lotniskowcach, jak stało się to w czasie wojny o Falklandy. Fot. zbiory Rafał Ciechanowski



Najnowszą wersją jest obecnie używany na lotniskowcach „Sea Harrier” FA.2. Fot. Rafał Ciechanowski







Śmigłowiec „Sea King” HAS.6 w wersji ZOP. Fot. Rafał Ciechanowski



Wersja radarowa śmigłowca „Sea King” to AEW.2A. Fot. Rafał Ciechanowski

5,13 m, a średnica łopat wirnika 18,9 m. Masa własna pustego śmigłowca wynosi 6202 kg, a maszyny gotowej do startu 9707 kg. Dwa silniki turbinowe, każdy o mocy 1660 KM, zapewniają maksymalną prędkość 232 km/h. Zasięg sięga 1230 kg, a pułap 2440 m<sup>23</sup>.

Maszyny HAS Mk 6 w wersji SAR (poszukiwawczo-ratowniczej), mogące zabrać na pokład do 22 osób względnie 9 rannych leżących z 2 sanitariuszami, wyposażone były w radary poszukiwawcze ARI5955 lub RDR-1500B, dysponowały hydraulicznymi wyciągarkami o udźwigu do 272,4 kg

Następstwem konfliktu o Falklandy było również powstanie śmigłowca „Sea King” w wersji dozoru radiolokacyjnego, oznaczonego jako AEW.2A, które za-

często wprowadzać do służby w roku 1985. Na pokładzie maszyn zainstalowano radar Searchwater Mk 1 z charakterystyczną dużą anteną na prawej burcie śmigłowca.

Z uwagi na fakt, że pierwowzór śmigłowca „Sea King” powstał w roku 1959, Brytyjczycy zaczęli stopniowo zastępować je maszynami EH 101 „Merlin” HM.1, które w wersji zop znalazły się już na uzbrojeniu lotniskowca *Ark Royal*.

Należy zaznaczyć, że skład pokładowych grup lotniczych na poszczególnych lotniskowcach był zmienny. Przykładowo w roku 2002 przedstawiał się on następująco:

- *Illustrious* – 6 „Sea Harrier” FA.2, 4 „Harrier” GR.7 (wersja uderzeniowa RAF), 7 „Sea King” HAS. 6, 3 „Sea

King” AEW.2A, 2 „Sea King” HC.4 (wersja transportowa) – łącznie 22 maszyny;

- *Ark Royal* – 6 „Sea Harrier” FA.2, 4 „Harrier” GR.7 (wersja uderzeniowa RAF), 6 EH 101 „Merlin” HM.1, 3 „Sea King” AEW.2A – łącznie 19 maszyn<sup>24</sup>;

- *Invincible* – przed odstawieniem do rezerwy – 6 „Sea Harrier” FA.2, 4 „Harrier” GR.7 (wersja uderzeniowa RAF), 7 „Sea King” HAS.6, 3 „Sea King” AEW.2A, 2 „Sea King” HC.4 (wersja transportowa) – łącznie 22 maszyny.

Od czasu utworzenia w roku 2000 wspólnego zespołu grupującego wszystkie maszyny typu „Harrier” i „Sea Har-

23. Okolew N.N., Szumilin S.E., Czeczcin A.A., *Awianoscy tipa...*

24. Okolew N.N., Szumilin S.E., Czeczcin A.A., *Awianoscy tipa...*

Ujęcie wyspy *Ark Royal* po ostatniej modernizacji. Okręt zyskał kolejny, rurowy maszt z nową elektroniką.

Fot. Andrzej Nitka





rier”, należące do RAF i Royal Navy, samoloty w wersji uderzeniowej GR.7 weszły w skład zintegrowanych pokładowych grup lotniczych podlegających Joint Harrier Force Command.

Niektóre źródła podają, że w roku 2006 miały zostać wycofane ze służby samoloty „Sea Harrier” FA.2, a jedynymi pionowzłotami na pokładach lotniskowców pozostały „lądowe” maszyny „Harrier” w zmodernizowanej wersji GR.9. W związku z tym lotniskowce *Illustrious* i *Ark Royal* miały zostać wyposażone w radary Gallileo Avionica SPN-720, które zabezpieczały start i lądowanie samolotów w wersji „Harrier” GR.9.

Z racji wykonywanych zadań lotniskowce typu *Invincible* otrzymały bogate i różnorodne wyposażenie elektroniczne, które podlega częstym zmianom, wynikającym zarówno z postępu myśli technicznej jak i uwarunkowań związanych z aktualnym uzbrojeniem jednostek.

Wszystkie lotniskowce otrzymały po 2 radary nawigacyjne Kelvin-Hughes Type 1007, do dozoru przestrzeni powietrznej i wczesnego ostrzegania zapewnia 1 radar Thales Type 1022 o zasięgu ok. 270 km. Dozór nawodny i powietrzny zapewnia 1 uniwersalny radar BAE Systems Type 996(1). Prze-

znaczono pierwotnie do kierowania ogniem 2 radary Marconi Type 909 lub 909(1) zostały zdemonstrowane równocześnie z likwidacją wyrzutni kpr plot. „Sea Dart”. Kierowanie ogniem artylerii plot. na pokładach *R05* i *R06* zapewniają 3 radary systemu GWS 30 Mod 2 dla dział kal. 30 mm „Goolkeeper”, natomiast dla uzbrojonego w dział kal. 20 mm „Vulcan-Phalanx” Mk 15 CIWS *Ark Royal* odpowiednio 3 radary General Dynamics Mk 90.

Wszystkie lotniskowce są wyposażone w aktywny sonar kadłubowy średniej częstotliwości BAE Systems Type 2016 oraz szumonomiarnik Type 762.

Na pokładzie *Illustrious* znajduje się ultrakrótkofalowy system nawigacyjny bliskiego zasięgu przeznaczony do współpracy z zaokrętowanym lotnictwem TACAN- Collins AN/RN-139(V).

Wszystkie jednostki serii otrzymały środki walki elektronicznej w postaci systemu UAD/ UAK (US. SSQ-108(V)2), system aktywnych zakłóceń UAT(7) lub UAT(8). Okręty dysponują 8 6-prowadnicowymi wyrzutniami celów pozornych DLJ(2) „Sea Gnat” kal. 130/102 mm oraz holowanym celem pozornym Type 185 dla zwalczania torped akustycznych<sup>25</sup>.

Wszystkie lotniskowce typu *Invincible* dysponują zintegrowanym systemem przetwarzania i obróbki danych bojowych do kierowania uzbrojeniem – ADAWS 10, w przypadku *Illustrious* dodatkowo jeszcze z ADIMP, łączami transmisji danych NATO Link 10, 11 i 14, a na pokładzie *R05* i *R06* dodatkowo jeszcze Link 16 JTIDS (Joint Tactical Information Distribution System). Łączność zapewnia system Matra Marconi SCOT 2C lub 2D SATCOM oraz Marisat<sup>26</sup>.

Etatowa załoga lotniskowca typu *Invincible* liczy, w części morskiej 685 ludzi, w tym 60 oficerów, natomiast pokładowa grupa lotnicza to dalszych 366 osób, w tym 80 oficerów, co daje łącznie 1051 ludzi, w tym 140 oficerów.

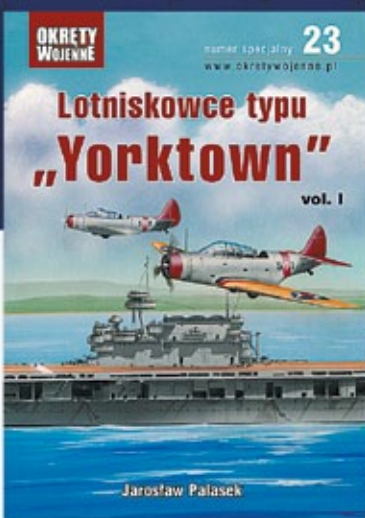
Dziobowa część hangaru lotniskowca może zostać szybko zaadaptowana na pomieszczenia mieszkalne umożliwiające transport 600 lub jak chcą tego inne źródła nawet do 960, żołnierzy piechoty morskiej z osobistym wyposażeniem.

(ciąg dalszy nastąpi)

25. wg *Combat Fleet...*

26. wg *Combat Fleet...* oraz Krzemiński J., *Okręty...*

## POLECAMY!



## lotniskowce typu „Yorktown” vol. I

Autor

Jarosław Palasek

- 78 stron
- 2 rozkładówki z 2 planami w skali 1:400
- 50 fotografii czarno-białych
- 51 rysunków + 24 tabele
- 9 plansz kolorowych



## „Pustynna Burza” – działania na morzu

### Wstęp

Ostatnia wojna w Iraku skłania do przypomnienia działań morskich podczas poprzedniej wojny z Irakiem w 1991 roku. Autor uważa że tło tych wydarzeń jest ogólnie na tyle dobrze znane że można się obejść bez długiego wprowadzenia i od razu przejść do meritum. Uściślając autor pragnie też ograniczyć do aspektu stricte morskiego – udział sił lotnictwa morskiego w kampanii powietrznej i inne działania zostaną tylko krótko opisane pod kątem istotnych wydarzeń.

### Irak – siły i środki

MW Iraku dysponowała ponad 60 jednostkami nawodnymi (okrętów podwodnych nie posiadano) różnych typów, w tym jedną fregatą *Ibn Khal-dum* pozbawioną jednak większej wartości bojowej i pełniącą rolę jednostki szkolnej. Trzon sił morskich stanowiły radzieckiej budowy kutry rakietowych proj. 205 (*Osa*) – 7 jednostek, których istotnym wzmocnieniem było 5 kutrów typu *TNC-45* i 1 typu *FPB-57* (zdobyte w Kuwejcie) z pociskami „Exocet”. W składzie floty znajdowały się radz. trałowce proj. 254 (*T-43*) i typu *Neštin* (jugosłowiańskiej budowy), radz. patrolowce proj. 1400 (*Zhuk*), okręty desantowe typu *Polnocny* (pol-

skiej budowy) nadto liczne niewielkie jednostki uzbrojone w lekkie działka i ciężkie karabiny maszynowe które trudno jednoznacznie sklasyfikować, najczęściej określane mianem kanonierek lub patrolowców. Całość uzupełniały brytyjskiej budowy poduszki-kołowe typu *Winchester*, holowniki, zbiornikowce, niewielkie transportowce (takich samych typów jak jednostki używane w rejonie Zatoki Perskiej przez cywilne firmy do zaopatrywania platform wiertniczych) i inne jednostki. Wiele jednostek, w tym pomocniczych, było przystosowanych do stawiania min. Irak posiadał duże zapasy min morskich (ok. 2000 sztuk) produkcji radzieckiej, zachodniej (przede wszystkim włoskiej) oraz własnej; zarówno kontaktowych kotwicznych (typu M-08, LUGM-145) jak i dennych akustycznych i/lub magnetycznych (typu „Manta”, KMD, UDM, „Sigel”). Obronie wybrzeża służyły liczne baterie pocisków przeciwokrętowych chińskiej produkcji typu HY-2 (CSS-C-3)(1). Iracka MW nie posiadała organicznego lotnictwa morskiego ale siły powietrzne dysponowały samolotami F-1 „Mirage” i śmigłowcami „Super Frelon” zdolnymi do przenoszenia pocisków „Exocet” oraz bombowcami B-6 (oznaczonymi też H-6 chińska bezlicencyjna kopia radzieckich

Tu-16) zdolnymi do przenoszenia pocisków C-601. Bazy znajdowały się w Umm Qasr i Basrze ich wadą było to, że wyjście z nich na pełne morze prowadziło przez stosunkowo wąskie i długie tory wodne oraz na półwyspie Al Faw i w opanowanym Kuwejcie. Przygotowując się do wojny Irakijczycy intensywnie stawiali miny zarówno jako zapory (w linii) celem ochrony wybrzeża i przybrzeżnych linii komunikacyjnych jak i zwarte pola (łachy) minowe mające uniemożliwić manewrowanie okrętów przeciwnika na zaminowanych akwenach. Ponadto puszczano na wody Zatoki Perskiej miny z dryfem, dodatkowe niebezpieczeństwo stwarzały przypadkowo zerwane miny kotwiczne. Irakijczycy rozbudowali obronę brzegową rozmieszczając liczne baterie rakiet „Silkworm”, minując plaże i podejścia do nich, wznosząc przeszkody przeciwdesantowe, budując stanowiska ogniowe dla sprzętu ciężkiego i piechoty (w rejonie wybrzeża irackiego i kuwejckiego rozmieszczono znaczne siły wojsk lądowych) przygotowania te czyniono licząc się z ewentualnością desantu morskiego przeciwnika. Zorganizowano sieć posterunków obserwacyjnych, w tym wysuniętych na małych wysepkach i platformach wiertniczych. Siły irackie miały liczne słabości. Koalicja



antyiracka miała przewagę techniczną i liczebną, większość irackich pocisków przeciwokrętowych (produkcji radz. i chińskiej) było przestarzałych a co za tym idzie stosunkowo łatwych do zestrzelenia przez środki OPL lub zmylenia przez środki WRE. Należy też wziąć pod uwagę, że w warunkach przewagi powietrznej przeciwnika (a taka sytuacja miała miejsce) możliwości działania okrętów nawodnych i lotnictwa były nader ograniczone.

### Siły koalicji

Trzon sił morskich koalicji stanowiły amerykańskie lotniskowce których w rejonie znalazło się sześć: *Midway*, *Ranger*, *Theodore Roosevelt* (w Zatoce Perskiej), *John F. Kennedy*, *Saratoga* i *America* (na Morzu Czerwonym i innych akwenach bliskich teatrowi działań wojennych, *America* przeszła następnie na wody Zatoki Perskiej). Oprócz jednostek amerykańskich w siłach morskich koalicji znalazły się okręty Wielkiej Brytanii, Arabii Saudyjskiej i Kuwejtu (brały udział w bezpośrednich działaniach bojowych) oraz Francji, Australii, Kanady, Danii, Włoch, Norwegii, Holandii, Hiszpanii, Belgii, Argentyny i Polski (okręty tych państw nie brały bezpośredniego udziału w działaniach bojowych, jedynie belgijski niszczyciele min uczestniczyły już po zakończeniu wojny w usuwaniu min, podobnie jak pętkowurkowie australijskiej MW). Siły morskie koalicji miały w swoim składzie wymienione lotniskowce a także okręty liniowe, krążowniki, niszczyciele, fregaty, okręty podwodne, jednostki desantowe (w tym wielkie desantowce-śmigłowcowce amerykańskiej marynarki), okręty przeciwminowe (małe lecz ważne dla bezpiecznego przebiegu operacji) oraz wiele jednostek pomocniczych. Skale koncentracji sił morskich niech uzmysłowi fakt że w rejonie przyszłych działań wojennych samych tylko okrętów amerykańskich znalazło się ponad 165. Okręty koalicji, przede wszystkim amerykańskie i brytyjskie, były wyposażone w nowoczesne systemy uzbrojenia, urządzenia walki radioelektronicznej, środki obserwacji technicznej i łączności. Istotnym elementem sił koalicji było lotnictwo morskie, odegrało ono też dużą rolę w działaniach bojowych. Dlatego warto je przybliżyć. Na lotniskowcach, pokładach innych większych okrętów nawodnych oraz w bazach lądowych stacjonowały liczne samoloty i śmigłowce amerykańskiej marynarki: F-14 „Tomcat” (myśliwiec),

F/A-18 „Hornet” (maszyna wielozadaniowa), A-6 „Intruder” (samolot uderzeniowy), EA-6 „Prowler” (samolot walki radioelektronicznej), E-2 „Hawkeye” AWACS (samolot wczesnego ostrzegania – latające stanowisko dowodzenia), P-3 „Orion” (samolot patrolowy), S-3 „Viking” (maszyna ZOP, używana też czasem jako uderzeniowa) oraz inne w tym np. śmigłowce MH-53 przystosowane do trałowania min. Wymienione maszyny mogły przenosić szeroką gamę środków rażenia: pociski przeciwokrętowe AGM-84 „Harpoon” (na jego bazie opracowano pocisk służący atakowaniu celów lądowych SLAM), pociski przeciwokrętowe AGM-123 „Skipper”, pociski przeciwradiolokacyjne HARM, różnego typu bomby zarówno tradycyjne jak i kierowane oraz inne rodzaje uzbrojenia np. bomby kasetowe, miny. Podczas działań wojennych współpracowano też z samolotami sił powietrznych i śmigłowcami armii, szczególnie OH-58 „Kiowa” (rozpoznawcze, obserwacyjne, wskazywania celów; mogły być uzbrojone, w tym w naprowadzane laserowo pociski przeciwpancerne AGM-114 „Hellfire”). Na pokładach brytyjskich niszczycieli i fregat bazowały śmigłowce „Lynx” uzbrojenie między innymi w pociski „Sea Skua” (bardzo skuteczne w zwalczaniu małych i średnich okrętów). Natomiast z baz lądowych działały brytyjskie samoloty patrolowe „Nimrod”. Nie można zapomnieć o amerykańskim Korpusie Piechoty Morskiej (Marines). W rejonie konfliktu znalazły się znaczne siły tej formacji wraz ze sprzętem ciężkim i własnym wsparciem lotniczym (samoloty wielozadaniowe F/A-18 „Hornet”, samoloty pionowego/skróconego startu i lądowania AV-8 „Harrier”, śmigłowce szturmowe AH-1 „Cobra”, i inne typy maszyn bojowych oraz transportowych). Na koniec wydaje się słusznym wspomnieć o jednostkach specjalnych amerykańskiej marynarki SEAL, które też przerzucono nad Zatokę Perską. Siły morskie koalicji miały znaczny potencjał bojowy zarówno ofensywny (dzięki uderzeniowym samolotom pokładowym i odpalanym z innych amerykańskich okrętów bojowych pociskom manewrującym (samosterującym BGM-109 „Tomahawk”) jak i defensywny – znów ważnym „aktorem” w tej roli było lotnictwo morskie, nie można też zapomnieć o organicznych środkach poszczególnych okrętów (choćby amerykański system obrony przeciwlotniczej/przeciwrack-

towej AEGIS). Podsumowując należy stwierdzić że koalicjanci dysponowali ogromnymi siłami o szerokim wachlarzu możliwości bojowych.

### Uwertura do wojny

Dobrą ilustracją znaczenia jakie dla przebiegu działań wojennych miało morze jest fakt, że 95% ogólnej masy ładunków jakie potrzebne były siłom koalicji do przygotowania się do wojny zostało dostarczonych drogą morską. Na dzień 5 grudnia 1990 r. w przerzut sił i środków w rejon Zatoki Perskiej było zaangażowanych 173 statki amerykańskie oraz 49 z innych krajów. Cały czas trwała koncentracja sił morskich koalicji. Większość okrętów sama przyplłynęła w rejon przyszłych działań, tylko nieliczne małe jednostki przetransportowano na pokładach tak zwanych „ciężarowców” (specjalne jednostki przeznaczone do transportu ładunków wielkogabarytowych). Okręty koalicji, szczególnie amerykańskie i brytyjskie, przeprowadzały liczne ćwiczenia przygotowując się do działań wojennych. Przy tym unikano podchodzenia zbyt blisko wybrzeża irackiego i kuwejckiego by uniknąć nieporządnym incydentów z siłami irackimi. Jednak w tym okresie nie tylko zajmowano się transportem i ćwiczeniami. Ochraniano też operację przerzutu sił i patrolowano własne wody. O tym, że sytuacja jest poważna utwierdzały takie wypadki jak ten z 21 grudnia 1990, gdy saudyjskie siły przeciwminowe unieszkodliwiły iracką minę dryfującą w rejonie pola naftowego Zuluf. Należy też przypomnieć, że po zajęciu Kuwejtu na Irak nałożono sankcje. Niezbędne więc były działania blokadowe prowadzone przez jednostki nawodne przy współdziałaniu lotnictwa. Dla przykładu francuska grupa bojowa której trzon stanowił lotniskowiec *Clemenceau* (uprzednio wykorzystany jako transportowiec lotniczy, na jego pokładzie dostarczono w rejon Zatoki Perskiej śmigłowce francuskich wojsk lądowych) kontrolowała Cieśninę Ormuz sprawdzając 160 statków różnych bander, z czego 4 zatrzymano. Działania blokadowe nie były spektakularne, raczej monotonne, ale za to skuteczne – rezultatem blokady był spadek dochodów Iraku o połowę.

### Morski wymiar „Pustynnej Burzy”

Siły morskie państw koalicji – szczególnie amerykańskie – miały swój udział w działaniach bojowych już pierwszego dnia operacji. Z lotniskowców wystartowały samoloty które uderzyły na obiekt



Amerykański transportowiec sprzętu wojkowego *Algol* (T-AKR-287) mógł przetransportować do Arabii Saudyjskiej 183 czołgi M1 „Abrams” w jednym rejsie.  
Fot. Leo van Ginderen

ty na lądzie, cele na terytorium przeciwnika razily też pociski „Tomahawk” odpalone z okrętów nawodnych i podwodnych. Pierwszy pocisk wystrzelił krążownik *Bunker Hill*, wkrótce dołączyły do niego inne okręty: *San Jacinto*, *Missouri* i *Wisconsin*. W sumie pociski „Tomahawk” odpalane były z dwóch okrętów liniowych, jedenastu krążowników i pięciu niszczycieli oraz z dwóch okrętów podwodnych (pierwsze odpalenie dnia 19 stycznia z *Louisville*).

Pierwsze starcie powietrzno-morskie miało miejsce 18 stycznia gdy samoloty z lotniskowców *Ranger* i *Midway* uszkodziły kuter typu *TNC-45*, zaopatrzeniowiec typu *Sawahil* oraz trzecią jednostkę nieznanego typu. Samoloty z *Ranger* zablokowały też kanały wiodące do głównych irackich baz przy pomocy min typu Mk 36 „Destructor”. Podczas wykonywania tego zadania utracono jeden samolot typu A-6 „Intruder” z eskadry VA-155, stanowiący jego załogę porucznicy Charles Turner i William Costen zginęli. Tego samego dnia samoloty koalicji zostały ostrzelane z platform wiertniczych w rejonie Al-Dawrah (kompleks jedenastu platform rozlokowanych ok. 40 mil morskich od kuwejckiego brzegu). Likwidację zagrożenia powierzono amerykańskiej fregacie

*Nicholas* oraz kuwejckiemu kutrze rakietowemu *Istiqlal* (P 5702) wspartym przez śmigłowce „Lynx” brytyjskiej marynarki oraz śmigłowce OH-58 amerykańskiej armii. W pierwszej fazie prowadzonej po zapadnięciu ciemności operacji platformy zostały zaatakowane przez śmigłowce pociskami rakietowymi, w rezultacie czego na jednej z nich nastąpił wybuch składu amunicji. Następnie obiekty zostały ostrzelane z dział przez okręty koalicji. *Istiqlal* zatrzymał łódź motorową i wziął do niewoli sześciu Irakijczyków którzy próbowali nią uciec – byli to pierwsi iraccy jeńcy wzięci do niewoli przez siły koalicji podczas operacji „Pustynna Burza”. Gdy stało się jasnym że Irakijczycy nie są zdolni do stawiania oporu okręty koalicji podeszły do platform wysadzając na nie grupę komandosów SEAL w sile plutonu, zaś na pokłady okrętów przyjęto 23 Irakijczyków którzy poddali się bez walki.

Nocą z 22 na 23 stycznia amerykański samolot patrolowy typu P-3 wykrył iracki zbiornikowiec i poduszkiwiec. Samoloty A-6 z *Midway* zaatakowały obie jednostki w pobliżu terminalu naftowego Mina Al-Bakr, zbiornikowiec *Al-Oadisiva* został ciężko uszkodzony pociskiem AGM-123 zaś poduszko-

wiec zatonął w wyniku ataku przy użyciu bomb kasetowych typu „Rockeye”. Już po nadejściu dnia, 23 stycznia, iracka MW została uszczuplona o patrolowiec typu *Zhuk* zatopiony przez samolot typu A-6 pociskiem AGM-123.

Intensywne działania powietrzno-morskie prowadzono 24 stycznia. Rankiem tego dnia samoloty A-6 z lotniskowca *Theodore Roosevelt* zatopiły pociskami AGM-123 iracki stawiacz min oraz patrolowiec typu *Zhuk*, natomiast iracki trałowiec gwałtownie manewrując celem uniknięcia ataków z powietrza wszedł na własne pole minowe i zatonął! Akcja ta miała ciekawy dalszy ciąg. Śmigłowiec z fregaty *Curts* próbował przyjść z pomocą pływającemu w wodzie Irakijczykowi z zatopionego trałowca ale został ostrzelany z wyspy Qaruh. Wobec takiego rozwoju sytuacji *Curts* podeszedł do wyspy i ostrzelał ją z dział. Wkrótce potem na wyspie lądowali komandosi SEAL wysadzeni przez śmigłowce. Do niewoli wzięto 67 Irakijczyków a następnie podniesiono kuwejcką flagę. Wyspa Qaruh był pierwszym odzyskanym fragmentem kuwejckiego terytorium. Tymczasem lotnictwo pokładowe atakowało Umm Qasr. Samoloty A-6 uszkodziły tam pociskami AGM-123 dwa statki,



taka sama liczba jednostek padła łupem F/A-18 uzbrojonych w bomby Mk 82. Również Irakijczycy podjęli próbę ataku powietrznego (jak się okazało jedyną w ciągu całej wojny). Dwa samoloty F-1 „Mirage” uzbrojone w pociski „Exocet” miały zaatakować jednostki koalicji. Zostały jednak wykryte przez samolot AWACS który naprowadził na nie myśliwiec F-15 z 13 dywizjony Saudyjskich Królewskich Sił Powietrznych. Jego pilot kpt. Ayhed Salah Al-Shamrani zestrzelił oba nieprzyjacielskie samoloty pociskami „Sidewinder”. Złośliwi twierdzili że zestrzelenie „podarowano” saudyjskiemu pilotowi by również arabscy członkowie koalicji mieli jakiś powód do chwały. Trudno w to jednak uwierzyć bowiem „Mirage” uzbrojone w pociski „Exocet” stanowiły duże niebezpieczeństwo (o czym Amerykanie mieli już okazję się przekonać patrząc „OW” nr 59). Mało więc prawdopodobne by w obliczu realnego zagrożenia „bawiono się” w kurtuazyjne gesty. Tego samego dnia saudyjski kuter rakietowy *Faisal* – odpalił pocisk „Harpoon” w kierunku irackiej jednostki, niestety nie udało się ustalić rezultatu tego ataku. Było to jedno z niewielu starć między jednostkami nawodnymi podczas operacji „Pustynna Burza”.

Dnia 29 stycznia marynarka iracka wykorzystując okręty desantowe oraz jednostki innego typu podjęła próbę wsparcia sił lądowych walczących w rejonie Ras Al-Khafji (była to jedyna operacja ofensywna podjęta przez iracką armię). Ruchy irackich okrętów zostały wykryte przez samoloty patrolowe które „ściągnęły” na nie uderzenia lotni-

ctwa. Szczególnie aktywne były śmigłowce „Lynx” z brytyjskich niszczycieli *Gloucester*, *Cardiff* i fregaty *Brazen* które dokonały istnego pogromu zatapiając pociskami „Sea Skua” dziewięć i uszkadzając dalsze trzy niewielkie jednostki przeciwnika. Wybiegając nieco w przyszłość, następnego dnia w tym samym rejonie, brytyjski samolot typu „Jaguar” zatopił niekierowanymi pociskami rakietowymi okręt desantowy typu *Polnocny* uprzednio zlokalizowany przez samolot patrolowy typu „Nimrod”.

Również siły koalicji podjęły 29 stycznia działania desantowe. Już od kilku dni planowano wysadzić desant piechoty morskiej na wyspie Al-Maradim był on jednak z różnych przyczyn kilkakrotnie odkładany. Gdy wreszcie śmigłowce transportowe, wsparte przez samoloty A-6 marynarki i śmigłowce „Cobra” Korpusu Piechoty Morskiej, wysadziły na wyspie kompanie Marines okazało się, że nie ma na niej ani jednego Irakijczyka! Desant szybko wycofano.

Tymczasem, widząc jak własne jednostki niszczone są niemal bezkarnie jeden po drugim, dowództwo irackiej MW podjęło decyzję o ewakuacji okrętów do Iranu. Grupę czterech jednostek płynących w kierunku irańskich wód terytorialnych wykrył nocą z 29 na 30 stycznia samolot A-6 wykonujący zadanie patrolowe. Dowodzenie nad akcją przejął samolot E-2 „Hawkeye” wykonujący w tym samym rejonie zadanie obserwacji przestrzeni powietrznej. Po zidentyfikowaniu jednostek jako nieprzyjacielskiej A-6 trafił jedną z nich bombą kierowaną laserowo. Reszta irackich okrętów rozproszyła się, lecz nie

na wiele się to zdało bowiem E-2 „ściągnął” kolejne maszyny koalicji. Wkrótce dwie dalsze jednostki zostały trafione bombami zrzuconymi przez amerykańskie samoloty A-6 i F/A-18 które zużyły w ten sposób całe posiadane uzbrojenie. Dlatego też z pokładu AWACS wezwano dwa CF-18 wykonujące bojowy patrol powietrzny. Maszyny te były jednak z uwagi na pierwotnie wykonywane zadanie uzbrojone tylko w rakiety powietrze – powietrze i dlatego jedynie ostrzelały czwartą jednostkę z pokładowych działek. Z nastaniem dnia wyłonił się taki obraz sytuacji: trzy zbombardowane jednostki, w tym jeden kuter typu *TNC-45*, przewróciły się do góry dnem, natomiast jeden kuter rakietowy typu *Osa* został zlokalizowany już w obrębie irańskich wód terytorialnych przy czym zauważono na nim wyraźne ślady uszkodzeń od ognia z działek.

Niepomni bolesnych doświadczeń poprzedniej nocy, Irakijczycy ponownie próbowali uciec na wody irańskie 30 stycznia. Duży zespół irackich okrętów został wykryty przez samolot patrolowy P-3 „Orion”. Jak łatwo przewidzieć szybko zostały wezwane samoloty uderzeniowe które nawiązały kontakt bojowy z przeciwnikiem w pobliżu wyspy Bubiyan. W efekcie kilku ataków pociskami AGM-123 przeprowadzonych przez A-6, którym z pomocą przyszedł F/A-18 uzbrojone w bomby Mk 82 zatopione lub ciężko uszkodzone zostały co najmniej po jednym ścigaczu typu *TNC-45* i *FPB-57*, trzy kutry rakietowe typu *Osa*, jeden trałowiec typu *T-43* oraz dwa okręty desantowe typu *Polnocny*. Tylko dwie uszkodzone jednostki: kuter rakietowy typu *Osa* i okręt desantowy typu *Polnocny* dotarły na wody irańskie.

Owocnym dniem dla brytyjskich śmigłowców „Lynx” był 31 stycznia. Pociskami „Sea Skua” trafiono okręt desantowy typu „*Północny*”. Płonącą i pozbawioną możliwości ruchu jednostkę opuściło 20 członków załogi, którzy dopłynęli do terminalu naftowego Mina Al-Bakr. Z tamąd zostali podjęci (zarazem wzięci do niewoli) przez amerykańskie śmigłowce HS-12. Próbujący interweniować kuter typu *TNC-54* „zainkasował” pocisk „Sea Skua” odpalony przez brytyjskiego „Lynxa”.

Intensywne działania powietrzno – morskie sił koalicji spowodowały że do 2 lutego większość irackich okrętów została zatopiona lub uszkodzona i w ten sposób MW Iraku przestała się liczyć jako realna siła bojowa zdolna wpływać na dalszy przebieg działań wojen-

Zniszczony płonący iracki zbiornikowiec przy terminalu naftowym Khauer Al Kafka. Załogę jednostki przejęła na swój pokład amerykańska fregata *Curts*. Fot. U.S. Navy





Brytyjski niszczyciel rakietowy *Cardiff* brał aktywny udział w walkach z siłami irackimi.

Fot. Leo van Ginderen

nych. Sporadyczne starcia powietrzno-morskie zdarzały się oczywiście nadal. Dnia 7 lutego samolot A-6 uszkodził dwa irackie patrolowce w pobliżu półwyspu Al-Faw.

Cofając się nieco w czasie, bitwa o Ras Al – Khafji spowodowała „wzrost zainteresowania” jednostkami irackiej armii zgromadzonymi w rejonie granicy kuwejcko – saudyjskiej. W rezultacie siły te zostały w dniach 4-6 luty kilkakrotnie ostrzelane przez okręt liniowy *Missouri* którego następnie na pozycji ogniowej zmienił *Wisconsin*, ten zaś prowadził ostrzał w dniach 6-8 luty.

Dnia 8 lutego podczas ataku na Al-Zubayr samoloty A-6 uszkodziły pociskami AGM-123 fregatę *Ibn Khaldun* oraz kuter typu *TNC-45*.

Siły koalicji cały czas prowadziły aktywne działania przeciwminowe. Dnia 17 lutego, w trakcie poszukiwania min w rejonie wyspy Faylaka jednostki te zostały opromieniowane przez brzegową stację radiolokacyjną. Obawiając się ataku rakietowego okręty natychmiast wycofały się na pełne morze, zaś nieprzyjacielski radar zbombardowały samoloty. W międzyczasie śmigłowiec SH-60 marynarki zaobserwował na wyspie Faylaka wyrzutnie rakiet „Silkworm”, drogą radiową wezwano armijne OH-58 które zniszczyły ją pociskami „Hellfire”. Tego samego dnia inny śmigłowiec SH-60 wykrył iracki statek i patrolowiec.

W eter poszedł meldunek dzięki czemu kuwejcki kuter rakietowy *Istiqlal* przechwycił i ciężko uszkodził nieprzyjacielski patrolowiec pociskiem „Exocet”, a następnie dobił go ogniem działa 76 mm. Wracając do działań minowych, to po wyeliminowaniu zagrożenia rakietowego jednostki koalicji ponownie przystąpiły do usuwania min. Prace kontynuowano po zapadnięciu ciemności. Nad ranem następnego dnia, a więc już 18 lutego *Tripoli* wszedł na kotwiczną minę kontaktową i został uszkodzony. Poniżej linii wodnej powstało przebicie o wymiarach ok. 5 na 6 m. Ironią losu był fakt, że na pokładzie *Tripoli* zaokrętowany był amerykański sztab operacji przeciwminowych. Zgodnie z przysłowiem mówiącym, że nieszczęścia chodzą parami o godz. 07.15 krążownik *Princeton*, zapewniający siłą przeciwminową obronę plot., został uszkodzony przez wybuch miny akustycznej typu „Manta” (siła wybuchu tej miny spowodowała wybuch drugiej ok. 300 m od jednostki). Okręt odniósł szereg uszkodzeń: pęknięcia i deformacje kadłuba, pokładu i nadbudówki; uszkodzenia wałów napędowych śrub i steru; pęknięcie zbiorników z paliwem (do wnętrza okrętu zaczęła napływać nie tylko woda ale i własne paliwo) oraz uszkodzenie instalacji elektrycznej – w wyniku zwarć wybuchło kilka pożarów. Dzięki energicznej akcji ratunkowej sytuacji udało się

opanować. Oba uszkodzone okręty zostały w asyście innych jednostek wyprowadzone z niebezpiecznego akwenu.

Iracka MW, co odnotowano już wcześniej, została praktycznie „wymieciona” ale Amerykanom poszczęściło się 20 lutego. Tego dnia samolot S-3 z eskadry VS-24 z lotniskowca *Theodore Roosevelt* zatopił dwiema bombami Mk 82 iracką kanonierkę w pobliżu wyspy Bubiyan. Był to pierwszy przypadek zatopienia nieprzyjacielskiej jednostki nawodnej przez samolot typu S-3.

Okręty liniowe ponownie weszły do walki 21 lutego ostrzeliwując zajęte przez przeciwnika wybrzeże Kuwejtu. Wkrótce jeden z nich miał uczestniczyć w starciu z iracką obroną wybrzeża. Dnia 23 i 24 lutego okręt liniowy *Missouri*, eskortowany przez niszczyciel *Gloucester* (brytyjski) oraz fregatę *Jarrett* (amerykańska), ostrzeliwał zajęte przez nieprzyjaciela wybrzeże. Działanie to, wraz z innymi: trałowanie wód przybrzeżnych przez brytyjskie okręty, loty amerykańskich śmigłowców transportowych, akcje sił specjalnych, miały utwierdzić Irakijczyków w przekonaniu że siły koalicji planują desant morski. Wreszcie Irakijczycy dali się sprowokować i rankiem 25 stycznia odpalili z wyrzutni brzegowych dwa pociski „Silkworm” do okrętu liniowego. Jeden z nich został zestrzelony przez dwie rakiet plot. „Sea Dart” odpalone z niszczy-



ciela *Gloucester*, przy czym przechwycenie i eksplozja pocisku miała miejsce stosunkowo blisko *Herald* okrętu dowodzenia brytyjskich sił przeciwnowych. Obyło się bez uszkodzeń czy strat w ludziach ale wszyscy na pokładzie odczuli bliskość wybuchu. Natomiast drugi pocisk spadł do morza między *Missouri* a *Jarrett* zmylony dipolami odpalonymi przez obie jednostki. Epilogiem całej akcji było zrzucenie na irackie wyrzutnie bomb kasetowych „Rockeye” przez samoloty A-6. Na marginesie Irakijczycy źle wybrali obiekt ataku. Prawdopodobieństwo trafienia w silnie uzbrojony i na dodatek eskortowany okręt było niewielkie. Natomiast znacznie bliżej brzegu znajdowały się cztery brytyjskie niszc

czyciele min. Z ich pokładów widziano lot obu irackich pocisków, dodać warto, że jednostki te nie dysponowały skutecznymi systemami obrony przeciwrakietowej. W tym czasie również drugi okręt liniowy *Wisconsin* eskortowany przez fregatę *McInerney* ostrzeliwał zajęte przez nieprzyjaciela wybrzeże, jego działaniom nie towarzyszyły jednak tak dramatyczne okoliczności.

Wkrótce obydwa wielkie okręty wspólnie udzieliły wsparcia ogniowego 1 Dywizji Piechoty Morskiej podczas walk o międzynarodowy port lotniczy na przedmieściach Kuwejt City, miało to miejsce 26 lutego.

Wojna z Irakiem zmierzała do zakończonego sukcesem finału, ale jeszcze 27

lutego miały miejsce pojedyncze akcje. Tego dnia samolot S-3 zatopił bombami patrolowiec typu *Zhuk*, jeden z ostatnich niedobitków irackiej floty. Kontynuowano też działania przeciwnowowe; *Avenger* wykrył za pomocą sonaru mine denną typu „Manta” którą następnie zniszczyli ładunkami wybuchowymi plectwonurkowie bojowi. Były to już ostatnie działania morskie podczas operacji „Pustynna Burza”.

### Udział okrętów liniowych

Ponieważ wojna w 1991 r. była – jak wszystko na to wskazuje – ostatnim konfliktem zbrojnym w którym działania bojowe prowadziły okręty liniowe, dlatego warto poświęcić ich udziałowi w wojnie kilka słów. W akcji znalazły się dwa okręty liniowe typu *Iowa* – *Missouri* i *Wisconsin*. Podstawowym zadaniem jednostek było niszczenie celów na lądzie czemu służyła potężna artyleria. W trakcie działań bojowych okręty przeprowadziły 83 strzelania artyleryjskie podczas których wystrzeliły łącznie 1102 (według innych danych 1083) pociski kal. 406 mm co jest ekwiwalentem 542 lotów bojowych samolotu A-6. Przy tym w 52 przypadkach ogień korygowany był z powietrza. W tym celu współpracowano z samolotami obserwacyjnymi OV-10 oraz korzystano z zaokrętowanych bezpilotowców obserwacyjno-rozpoznawczych RPV. Jako ciekawostkę warto odnotować, że już po ogłoszeniu zawieszenia broni 28 lutego bezpilotowcowi z *Wisconsin* przelatującemu nad wyspą

Faylak poddał się, wywieszając na jego widok białe flagi, tamtejszy iracki garnizon. Był to pierwszy w historii wojen przypadek poddania się ludzi zdalnie kierowanej maszynie. Poza ostrzałem artyleryjskim irackich pozycji w rejonie wybrzeża okręty liniowe atakowały też obiekty przeciwnika w głębi jego własnego terytorium za pomocą pocisków manewrujących (samosterujących) „Tomahawk”, których łącznie wystrzeliły 52 (z tego 28 *Missouri*).

### Lotnicy i Marines

Startujące z pokładów lotniskowców samoloty miały istotny udział w kampanii powietrznej. Maszyny atakowały zarówno ważne obiekty o znaczeniu strategicznym jak i cele taktyczne na polu walki. Jednym z najbardziej spektakularnych ataków była misja samolotu A-6 z eskadry VA-35 przeprowadzona 19 stycznia. Maszyna skutecznie zaatakowała pociskami AGM-84 SLAM iracką

Lotniskowiec *Ranger* po zakończeniu kampanii irackiej w japońskiej bazie Yokosuka, 18 sierpnia 1992 roku. W manewrach jednostce pomaga holownik *Azama*. Fot. zbiory Arthur D. Baker III



elektrownię, przy czym pierwszy pocisk zburzył jedną ze ścian budynku w którym znajdowała się turbina, następnie przez powstały w ten sposób otwór do jego wnętrza wleciał drugi pocisk dopełniając działa zniszczenia. Misje nie zawsze kończyły się sukcesem i nie zawsze obywano się bez strat. Dnia 18 stycznia został zestrzelony samonaprowadzającym się na podczerwień pociskiem raketowym samolot A-6 z eskadry VA-35. Jego załoga, porucznik Robert Wetzel i Jeff Zaun została wzięta do niewoli, przy czym ten ostatni miał wątpliwą „przyjemność” bycia pokazanym w irackiej TV, tego samego dnia utracono też drugiego A-6 (podczas operacji minowania irackich kanałów portowych – patrz wyżej). Równie pechowy był 2 lutego gdy utracono A-6 z eskadry VA-36. W zestrzelonej przez art. plot. maszynie zginęli komandor porucznik Barry Cook i porucznik Patrick K. Connor.

Samoloty amerykańskiego lotnictwa pokładowego miały też znaczny udział w obezwładnieniu irackiej obrony przeciwlotniczej. W trakcie działań o takim charakterze maszyny odpaliły ok. 500 przeciwradiolokacyjnych pocisków HARM oraz znaczną liczbę imitatorów celów powietrznych (ich zadaniem jest dezorientowanie nieprzyjacielskiej obrony plot. i „ściągnięcie” na siebie jej ognia).

Myśliwcom pokładowym wyznaczono zadania polegające na eskortowaniu maszyn uderzeniowych. Nie wolno im było opuszczać swoich „podopiecznych” i „polować” na samoloty wroga. Między innymi dlatego lotnicy marynarki odnieśli tylko jedno zwycięstwo powietrzne. Myśliwiec F-14 (załoga por. Donald Broce/pilot/, kmdr. Ron McElraft) z eskadry VF-1 zestrzelił 6 lutego pociskiem AIM-9 „Sidewinder” iracki śmigłowiec typu Mi-8. Ponadto wykonywano też inne zadania np. rozpoznawcze. Właśnie podczas misji o takim charakterze został 21 stycznia zestrzelony przez baterię rakiet S-75 samolot F-14 z eskadry VF-103. Obaj członkowie załogi katapultowali się, przy czym porucznik Devon Jones został ewakuowany z terytorium wroga przez śmigłowiec ratowniczy, natomiast por. Larry Slade dostał się do niewoli. Łącznie samoloty z amerykańskich lotniskowców wykonały 16 899 lotów bojowych.

Niemalą udział w działaniach bojowych miały też samoloty i śmigłowce bojowe Korpusu Piechoty Morskiej, przy czym F/A-18 tej formacji uczestniczyły w niektórych z opisanych powyżej uderzeniach na irackie okręty. Część ma-

szyny (AV-8, AH-1, śmigłowce transportowe) Marines operowała z pokładów okrętów desantowych *Tarawa* i *Nassau*. Żołnierz Korpusu Piechoty Morskiej, z nielicznymi wyjątkami, nie brał udziału w operacjach desantowych (gdyż tych prawie wogóle nie przeprowadzano), lecz walczyli na lądzie jako piechota zmechanizowana.

Swoją rolę w wojnie miały też jednostki specjalne amerykańskiej marynarki SEAL. O akcjach tej formacji wspomniano już przy okazji opisu zajmowania platform wiertniczych i innych obiektów, warto jeszcze dodać, że uczestniczyli oni w wielu misjach specjalnych o charakterze rozpoznawczym i innych; np. w przeddzień planowanego uderzenia lądowego pododdział komandosów podpłynął na łodziach typu *Zodiac* do brzegu okupowanego Kuwejtu i po dotarciu wplaw na plażę rozmieścił tam ładunki wybuchowe oraz markery (wyglądające tak jakby oznaczały strefę desantowania), następnie komandosi wycofali się na łodzie skąd zdalnie odpalili ładunki i ostrzelali brzeg z broni maszynowej. Akcją tą przeprowadzono w ramach działań mających zdezorientować irackie dowództwo co do kierunku z którego przyjdzie uderzenie koalicji.

### Próba podsumowania

Dysproporcja sił między przeciwnikami była tak duża, że ostateczny wynik starcia był praktycznie z góry przesądzony. Niewielkie i w większości przestarzałe irackie okręty były stosunkowo łatwo niszczone, szczególnie, że sprzymierzeni bezwzględnie panowali w powietrzu. Należy się jednak zastanowić czy Iracy nie mogli zrobić więcej. Wydaje się, że przynajmniej część jednostek można było próbować uchronić przed zniszczeniem poprzez rozśrodkowanie, maskowanie i rozmieszczenie wśród jednostek cywilnych. Być może z okrętów należało zdjąć wyrzutnie przeciwokrętowych pocisków raketowych i w ten sposób wzmocnić obronę wybrzeża (jak zademonstrowali Argentyńczycy podczas wojny o Falklandy jest to wykonalne). Iracka obrona wybrzeża (szczególnie baterie rakiet przeciwokrętowych) nie stała na wysokości zadania i nie potrafiła skutecznie działać nawet w korzystnych z taktycznego punktu widzenia sytuacjach (słabo uzbrojone okręty przeciwinowce nieprzyjaciela operowały w niewielkiej odległości od brzegu). Jak już wspomniano przewaga sił koalicji gwarantowała im zwycięstwo, tym niemniej

należy podkreślić, że sprzymierzeni potrafili umiejętnie korzystać z posiadanych środków walki, działali elastycznie, interoperacyjność, łączność i współdziałanie jednostek nawodnych i lotnictwa, należącego do różnych rodzajów broni (marynarka, siły powietrzne, piechota morska, armia) oraz różnych państw sojuszników (USA, Wielka Brytania i inne) zasługuje na wysoką ocenę. Podczas przygotowań do wojny zgromadzono znaczne siły i odpowiednie środki techniczne do przeprowadzenia operacji desantowej na dużą skalę. Po wojnie dowódcy koalicji wielokrotnie podkreślali, że desant nie był planowany, że była to jedynie pozoracja mająca wprowadzić Irakijszczyków w błąd (co zresztą miało miejsce), jednak pojawiły się głosy, że nie do końca jest to prawdą – operacja desantowa była początkowo planowana lecz wobec niemożności oczyszczenia podejść do plaż z min morskich musiano jej poniechać. Tu przechodzimy do kolejnego zagadnienia, to jest wojny minowej. Irakijszczyki postawili łącznie 1200 min morskich wszystkich typów. Do końca działań wojennych siłą koalicji udało się unieszkodliwić 191 min, doliczając te na które weszły okręty obu stron oraz pewną liczbę min kotwicznych które się zerwały możemy założyć że z irackich zapór nie ubyło więcej jak 1/5 postawionych min. Jeśli dodamy że na minach właśnie koalicja poniosła jedyne poważniejsze straty w działaniach morskich to możemy zaryzykować twierdzenie że w wojnie minowej sprzymierzeni ponieśli jedną z niewielu w toku operacji „Pustynna Burza” porażek.

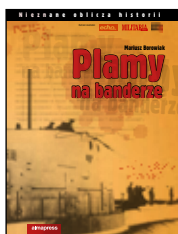
### P. S. – Nie ma ciszy po burzy

Pomimo zakończenia operacji „Pustynna Burza” wody Zatoki Perskiej jeszcze długo nie były spokojnym akwenem. Utrzymanie nałożonych na Irak sankcji wymagało działań blokadowych. Siły marynarki, w szczególności samoloty startujące z lotniskowców, brały udział w patrolowaniu tak zwanych stref zakazu lotu oraz w przeprowadzanych od czasu do czasu uderzeniach raketowo-lotniczych na Irak. W roku 2003 znów doszło do kolejnej wojny z Irakiem w której swoją rolę odegrały siły morskie, lecz to już zupełnie inna historia . . . ●

### Bibliografia

1. Jerzy Biziewski, *Pustynna Burza* Warszawa 1994.
2. „World Airpower Journal” (numery różne).
3. Materiały ze zbiorów autora i redakcji „OW”.
4. Internet.





## Plamy na banderze

Mariusz Borowiak,  
format 176 x 246 mm, s.416, fot. 128, zał. 20,  
wyd. Oficyna Wydawnicza ALMA-PRESS,  
Warszawa 2007,  
cena 49 zł

Dzieje Polskiej Marynarki Wojennej, od czasów powstania w okresie międzywojennym, a szczególnie jej losy w toku II wojny światowej, zawsze wzbudzały powszechne zainteresowanie rodaków, tym bardziej, że przez lata nasza wiedza na ten temat była nader ograniczona, co wynikało w głównej mierze przesłanek natury doktrynalno-politycznych.

Przez wiele powojennych lat kolejne pokolenia Polaków swoją wiedzę na temat dziejów ojczystej floty czerpał (piszący te słowa oczywiście również) przede wszystkim z licznych prac nieżyjącego już Jerzego Pertka, które stały się swego rodzaju obowiązującym kanonem, nie naruszonym nawet przez profesjonalnych historyków. Gwoli prawdy, trzeba jednak zaznaczyć, że prace Pertka powstały w swym głównym zarysie jeszcze w latach 50 i 60-tych, w oparciu o dostępne wówczas opracowania, materiały źródłowe czy relacje, co bynajmniej nie umniejsza wcale niezaprzeczalnych zasług ich autora. Obecnie jednak rozwój nauk historycznych oraz większa dostępność źródeł stworzyły możliwość weryfikacji niektórych ówczesnych poglądów czy opinii, a tym samym pewnego „odbrązowienia” dziejów PMW.

Autorem, o którym można śmiało powiedzieć, że w dużej mierze kontynuuje popularyzatorskie dzieło Jerzego Pertka jest Mariusz Borowiak. Z pod jego pióra wyszło już szereg publikacji poświęconych dziejom polskiej marynarki wojennej jako rodzaju sił zbrojnych jak poszczególnym okrętom czy dowódcom, wśród których niewątpliwie największym rozgłoszyskały, wywołując równocześnie sporo kontrowersji, obie części pracy *Mala flota bez mitów* oraz *Admirał. Biografia Józefa Unruga*. W roku 2007 Oficyna Wydawnicza ALMA-PRESS z Warszawy wydała kolejną książkę Mariusza Borowiaka zatytułowaną *Plamy na banderze*.

Autor, który już wcześniej poświęcił wiele swej uwagi wyjaśnianiu nie zawsze chwalebnych sekretów naszej marynarki wojennej okresu międzywojennego i czasów wojny, bu wspomnieć tylko najszerzej chyba znany przypadek kmrdr ppor. Henryka Kłoczkowskiego z niesławnym internowaniem dowodzonego przez niego *Orla* w Tallinie, kontynuuje pracę „detektywa”, starając się by wreszcie dotarł do czytelników możliwie prawdziwy i pełen obraz dziejów.

Tym razem Borowiak zastosował swego rodzaju typologię przy grupowaniu prezentowanych przypadków czy wydarzeń, które zostały zawarte w sześciu rozdziałach nowej książki. Pierwszy rozdział dotyczył nieudolnego dowodzenia, poczynając od sprawy lekkiego statku uzbrojonego *Neptun* zatopionego 14 sierpnia 1920 na Wiśle pod Nieszawą przez dowodzącego nim ppor. Stefana Jacynicza, poprzez wyrzucenie 30 szt. nieuzbrojonych min z pokładu uszkodzonego *Gryfa* w dniu 1 września 1939 przez czpo. d-cy kpt. Wiktora Łomidze, a kończąc na dość pechowym rejsie świeżo przejętego niszczyciela *Kujawiak* pod d-ctwem kpt. Ludwika Lichodziejewskiego z Rosyth do Scapa Flow w czerwcu 1941.

Drugi rozdział poświęcono przypadkom, delikatnie mówiąc „różnych” postaw i zachowań członków korpusu oficerskiego, w którego składzie, zwłaszcza w latach dwudziestych, dominującą grupę stanowili oficerowie wywodzący się z dawnej floty carskiej, po części skażeni piętnem wojennej porażki i rewolucyjnej zawieruchy w Rosji. Tak zupełnie na marginesie, kmrdr por. Jan Stankiewicz, mający zdaniem autora poważne problemy z alkoholem (zresztą nie on jeden), nie mógł w czasie I wojny światowej uzyskać stopień kpt. III rangi, bowiem ten w owym czasie nie istniał. W rosyjskiej imperatorskiej, a następnie także we flotach różnych formacji „Białej Rosji”, obowiązywały wyłącznie stopnie oficerskie – miczman, lejtnant, starszy lejtnant, kpt. II rangi i kpt. I rangi. Prócz wspomnianego wyżej nadużywania alkoholu, zdarzały się w tym kręgu również przypadki uzależnienia od hazardu, kończące się karnym relegowaniem ze służby, jak to miało miejsce z ppor. Benickim i ppor. Anczo. Znaleźli się również oficerowie świadomie współpracujący z niemiecką Abwehrrą, tacy jak ppor. Śniechowski czy kmrdr por. Edward Sadowski, lecz ich los zakończył się przed lufami plutonu egzekucyjnego. Nieobce było również uczucie psychozy, które doprowadziło do bezsensownej śmierci por. Okońskiego w helskim porcie rybackim 12 września 1939. paniczny strach znany był ka-

drze i załogom polskich okrętów podwodnych, a zwłaszcza *Rysia*, w toku kampanii wrzesniowej, zresztą w jakimś sensie jego reperkusją było późniejsze nader pasywne zachowanie personelu tych jednostek internowanych w Szwecji. Jak w każdym środowisku nie brakowało wśród oficerów marynarki zwyczajnych plotkarszy czy oszczerców, bo jak inaczej można ocenić zachowanie por. lek. Ożegowskiego w roku 1941. Wreszcie nie ominęły kadry oficerskiej floty samobójstwa, z których niewątpliwie najgłośniejszym, a zarazem najbardziej zagadkową była śmierć kmrdr ppor. Bogusława Krawczyka, bohaterskiego d-cy *Wilka*.

Rozdział czwarty dotyczy polskiej admiralacji, a w zasadzie dwóch jej przedstawicieli – wiceadm. Świrskiego i kontradm. Unruga, którzy przez niemal cały okres międzywojenny wywierali przemożny wpływ na rozwój tego rodzaju sił zbrojnych. Obaj admirałowie stanowili silne osobowości, przy czym Świrskiemu autor zarzuca, nie bez racji, prowadzenie dość niezręcznej polityki personalnej, zwłaszcza w okresie, gdy flota operowała z baz brytyjskich. W skutek realizacji tej polityki, młodzi wiekiem i stopniem, oficerowie czuli się dyskryminowani, co prowadziło do niesnasek w korpusie oficerskim i osobistych tragedii. Trzecim z zaprezentowanych był Józef Bartosik, kontradm, tyle tylko, że Royal Navy, notabene, jedyny jak dotąd Polak, który osiągnął ten stopień. Przypadek kariery tego oficera, który przypomnijmy należał również do tzw. „trójki powrotowej” oraz jego niechęć do utrzymywania wszelkich kontaktów brytyjską Polonią, w tym dawnymi kolegami z floty, musi wzbudzać zainteresowanie.

Ostatni z rozdziałów pracy dotyczy przypadków zwyczajnej głupoty, od których nie jest niestety wolny ten piękny świat, a tym bardziej siły zbrojne, przez złośliwców uważane nawet za jej siedlisko. Poruszono kwestię eksplozji (zapewne wodoru) na *Rysiu* w roku 1936, sprawę przygotowania, a właściwie nie przygotowania, do działań bojowych Dywizjonu Okrętów Podwodnych pod względem technicznym, organizacyjnym i obsady personalnej. Nie lepiej przedstawiała się koncepcja wykorzystania tych jednostek w przyszłych działaniach wojennych, co niestety potwierdziła kampania wrzesniowa, tym dziwniejsze wobec fakt, że d-cą Floty był dawny niemiecki podwodnik z bojowym doświadczeniem k-adm. Unruga. Wspomniano o rzekomych nadużyciach na pozostawionych w portach afrykańskich, tak na dobrą sprawę dosłownie na pastwę losu, *Wilgi* i *Iskrze* czy sprawę wydzierżawienia w lipcu 1940 znajdującego się w fatalnym stanie technicznym wysłużonego francuskiego niszczyciela *Ouran*. Rozgrywki natury personalnej legły u podstaw fałszywych oskarżeń o wojenną współpracę z Niemcami kmrdr por. st.sp Konstantego Jacynicza, który tymczasem w rzeczywistości aktywnie działał w konspiracji. Podobnie rzecz się miała z kmrdr ppor. Władysławem Lorenz-Kosianowskim, który wskutek osobistej niechęci ówczesnego jeszcze kontradm. Świrskiego, zmuszony był w roku 1941 szukać swego miejsca w marynarce „Wolnych Francuzów”. Za głupotę należy także uznać wpakowanie na mieliznę kutra torpedowego S-4 w następstwie brawurowego manewrowania przez dowodzącego ppor. Antosiewicza.

Całość pracy Borowiaka napisana jest pięknym językiem polskim, co stanowi jej niewątpliwą wartość, a poza tym znakomicie ułatwia lekturę, tym bardziej, że poszczególne poruszane kwestie czy wątki są dobrze osadzone w dostępnej dokumentacji i relacjach, po części pochodzących z zasobów Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. W. Sikorskiego w Londynie, które z wiadomych względów były wcześniej szerzej niedostępne w Polsce. Pewnym mankamentem może być dość skromny zamieszczony materiał ikonograficzny, operujący w pewnej mierze zdjęciami znanymi, by nie powiedzieć już „opatrzonymi” z różnych wcześniejszych publikacji poświęconych dziejom PMW. W pewnym sensie rekompensatę szaty graficznej stanowi zbiór 20 załączników w postaci kopii oryginalnych dokumentów operacyjnych, personalnych i relacji.

Praca Mariusza Borowiaka zatytułowana *Plamy na banderze*, wydana w roku 2007 przez warszawską oficynę ALMA-PRESS, przedstawiając nie zawsze najjaśniejsze epizody z dziejów polskiej marynarki wojennej, bynajmniej nie umniejsza wcale niezaprzeczalnych zasług tej formacji w okresie II wojny światowej, jak często podnoszą to krytycy piarstwa autora. Daje natomiast w miarę realny obraz jej historii, którą tworzyli przecież nie wyimaginowani herosi bez skazy, lecz żywi ludzie ze wszystkimi swoimi wadami i zaletami, bohaterstwem i podłością. Warto więc książkę przeczytać by nasz pogląd na dzieje polskiej marynarki wojennej, zwłaszcza te z lat wojny, był wolny od dotychczasowych stereotypów i uproszczeń, a w konsekwencji bardziej prawdziwy. Serdecznie polecam.

Maciej S. Sobański