

**Redaktor naczelny**

Jarosław Malinowski

**Kolegium redakcyjne**

Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,  
Maciej S. Sobański

**Współpracownicy w kraju**

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

**Współpracownicy zagranicznicy**

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, Richard Dybko,  
Hartmut Ehlers, Jürgen Eichardt,  
Christoph Fatz, Zvonimir Freivogel,  
Reinhard Kramer

ROSLA

Siergiej A. Balaikin, Nikołaj W. Mitiuckow,

Konstantin B. Strelbickij

STANY ZJEDNOCZONE. A.P.

Arthur D. Baker III

UKRAINA

Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij

WIELKA BRYTANIA

Ralph Edwards

WŁOCHY

Maurizio Brescia, Achille Rastelli

**Adres redakcji**

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

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

www.okretywojenne.pl

e-mail: okrety@ka.home.pl

**Skład, druk i oprawa:**

DRUKPOL sp. j.

Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry

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

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2009

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą  
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo  
skręcania 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:**

Bułgarska fregata *Werni* (eks-belgijska  
*Wielingen*) wypływająca z Zeebrugge do  
macierzystej Warny, 11.02.2009.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

**W NUMERZE**



Z życia flot

2

5

Nikołaj W. Mitiuckow, Zvonimir Freivogel  
Linowiec z sześcioma nazwami, część II



Siergiej W. Patjanin  
Pierwsze jaskółki floty wersalskiej,  
część II

11

21

Siergiej W. Patjanin  
Brytyjskie lotniskowce *Ark Royal*,  
część III



Mariusz Rafał Kaczmarek  
„Niewypowiedziana” wojna, część I

30

38

Maciej S. Sobański  
Japońskie okręty desantowe typu *T.1*  
i *T.101/T.103*, część I



Rafał Mariusz Kaczmarek  
Niemieckie przerywacze zagród  
minowych 1939-1945, część V

43

52

Jarosław Palasek  
Amerykańskie krążowniki ciężkie typu  
*Baltimore* i *Oregon City*, część Vc



Oskar Myszor, Maciej S. Sobański  
Szczeciński debiut – rudowęglowce  
projektu B-32 (*Czułym*), część II

65

75

Anatolij N. Odajnik  
Lotniskowiec *Wariag*, część II



Krzysztof Hanuszek  
Argentyńskie lotnictwo morskie w wojnie  
o Falklandy

86

93

Andrzej Nitka, Anna Pisarska  
Korwety rakietowe typu *Braunschweig*  
(K 130)



Karol Wójcik  
Powrót *Bryzy* do Helu

102

104

Recenzje





Bułgarski niszczyciel min *Cibr*, 11 lutego 2009. Fot. Leo van Ginderen

### BULGARIA

#### Zakup w Belgii

11 lutego 2009 roku odbyła się w Zeebrugge uroczystość przekazania ostatniej z zakupionych przez Bułgarię fregat typu *Wielingen* oraz trawłowca typu *Tripartite*. Bandery bułgarskie podniosły *Werni* (eks-*Wielingen*) (patrz I str. okładki) oraz *Cibr* (eks-*Myositis*).

By móc współdziałać z okrętami sojusznikami NATO, w 2004 Sofia zakupiła w Belgii 26-letnią fregatę typu *Wandelaar* typu *Wielingen*. Później podjęto decyzję o znalezieniu następców dla jednostek typu *Riga* (projektu 50). Prowadzono rozmowy z Francją, w sprawie zakupu 4 nowoczesnych korwet typu *Gowind*, jednak ich cena – ok. 780 mln Euro – okazała się za wysoka, jak na możliwości budżetowe rządu w Sofii.

Ostatecznie, w grudniu 2007 zdecydowano się odkupić od Belgii dwie pozostałe fregaty typu *Wielingen* oraz niszczyciel min typu *Tripartite*. Wartość kontraktu to jedynie 59 mln Euro. Fregata *Westdiep* została przekazana Bułgarom w ubiegłym roku i służy obecnie jako *Gordi*.

Dzięki transakcji Bułgarzy zyskali ostatecznie 3 okręty spełniające standardy NATO. Każda z jednostek uzbrojona jest w jedno działo automatyczne Creusot Lorie kalibru 100 mm, 1 wyrzutnię pocisków przeciwlotniczych „Sea Sparrow” (łącznie 8 pocisków), 1 wyrzutnię pocisków morskich MM-38 „Exocet” (4 pociski), 1 wyrzutnię bomb głębinowych i dwie wyrzutnie torped ECAN 15 Mod. 4 (10 torped).

### INDIE

#### Stępka pod lotniskowiec

28 lutego została położona w Cochin Shipyard stępka pod indyjski lotniskowiec *Vikrant* (projekt 71). Projektowanie dużego indyjskiego lotniskowca rozpoczęto w latach 2001-2002. Wówczas planowano, że jego budowa rozpocznie się

Japoński niszczyciel śmigłowcowy *Hyuga*.

w październiku 2007, a lotniskowiec wejdzie do uzbrojenia w 2011-2012. Jednak brak doświadczenia indyjskich konstruktorów i brak odpowiednich materiałów (70% struktury i wyposażenia lotniskowca ma pochodzić od rodzimych dostawców) spowodował, że nastąpiło ponad roczne opóźnienie prac. Właściwe prace konstrukcyjne z udziałem blisko 300 inżynierów rozpoczęły się w 2006.

Wodowanie lotniskowca *Vikrant* planowane jest na październik 2010, a przyjęcie do uzbrojenia na 2015. Okres eksploatacji okrętu jest planowany na 50 lat. Budowa okrętu ma kosztować 32,6 mld rupii (654 mln USD).

Planowana wyporność lotniskowca wynosi 37 500 ton, długość 252 m, a szerokość 58 m. Okręt będzie napędzany 4 turbinami GE LM-2500 o łącznej mocy 108 000 KM (79 412 kW). Pozwólą one na osiągnięcie prędkości 28 węzłów.

Grupa lotnicza okrętu ma składać się z samolotów LCA, Mig-29 i śmigłowców Ka-31.

#### „Shivalik” finiszuje

Trwają końcowe prace wyposażeniowe na fregacie *Shivalik* (projekt 17). Jej wcielenie do służby planuje się na kwiecień-maj b.r., w budowie znajdują się bliźniacze *Satpura* i *Sahyadri*.



Indyjska fregata raketowa *Shivalik* w końcowym stadium prac wyposażeniowych. Fot. Ujai Shukla

Dane techniczne fregat: wyporność standardowa 4600 t, wyporność pełna 5000 t, wymiary 142,50 x 16,90 x 4,50 (9,20) m, napęd w układzie CODOG składa się z 2 turbin gazowych GE-HAL LM-2500 i 2 silników wysokoprężnych o łącznej mocy 60 000 KM (44 118 kW), prędkość maks. 30 węzłów, załoga 257 ludzi.

Uzbrojenie: 8 rakiet przeciwokrętowych „Club”, wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych „Sztıl” (24 rakiety), działko OTO-Melara Super Rapid kal. 76 mm, 2 zestawy przeciwrakietowe „Kasztan”, 4 wt kal. 533 mm (2 x II), 1 mio-

Fot. „Ships of the World”





tacz RBU-6000 raketowych bomb głębinowych (1 x XXII), 1 śmigłowiec.

## JAPONIA

### „Hyuga” rozpoczął służbę

Japońska marynarka wojenna, przyjęła 18 marca b.r. w Jokohamie do służby najnowszy śmigłowcowiec *Hyuga*. Okręt o wyporności pełnej 18 000 t może wykorzystywać do 11 śmigłowców ZOP.

*Hyuga* jest klasyfikowany przez Japończyków jako niszczyciel śmigłowcowy, a jego podstawowym zadaniem ma być zwalczanie okrętów podwodnych. Dodatkowo, przez zaawansowanych technicznie system rozpoznania, dowodzenia i łączności, jednostka może spełniać rolę okrętu flagowego. W istocie, *Hyuga*, stała się jednostką flagową 1 Flotylli Eskortowej. Wraz z bliźniaczym okrętem, który powinien zostać przyjęty do służby w 2011 roku, zastąpią 2 niszczyciele śmigłowcowe typu *Haruna*, znajdujące się one w linii od 1973 roku.

Japońska konstytucja zabrania posiadania przez ten kraj lotniskowców. Przedstawiciele marynarki wojennej zwracali uwagę – w czasie przesłuchań przed komisją obrony parlamentu, badającą założenia budowy jednostki z konstytucją – że ukształtowanie pokładu, bez rampy startowej, w praktyce uniemożliwia wykorzystywanie samolotów, nawet typu „Harrier”. Także windy pokładowe są zbyt małe na przyjęcie samolotów bojowych. Mimo tego część zagranicznych mediów klasyfikuje *Hyugę* jako lotniskowiec lub okręt desantowy. Faktem jest bowiem, że wyporność, jak i długość – 195 m – uzasadniają takie przyporządkowanie, a ewentualna zmiana charakteru jednostki byłaby możliwa przy użyciu stosunkowo niewielkich nakładów.

## KUBA

### Tajemnicza przebudowa

Okręt rozpoznawczy *Isla de la Juventud* poddawany jest w ostatnim okresie przebudowie. Polega ona na zamontowaniu na dziobie dwulufowego działka AK-725 (ZIF-72) kal. 57 mm wraz z radarem kierowania ogniem MR-123 Wympeł (Bass Tilt). Dodatkowo po jego bokach zabudowano po kontenerze startowym dla rakiet przeciwokrętowych P-15. Całość uzbrojenia dopełniają dwa działka 2M-3 kal. 25 mm na śródokreściu.

Cel przebudowy na razie nie jest znany, wydaje się jednak, że usiłuje się jednostkę przystosować do roli dużego patrolowca.

Warto przypomnieć wcześniejsze losy okrętu. Został on zbudowany jako trawler w Hiszpanii w 1969 roku. Do roli jednostki rozpoznawczej został przystosowany w 1982 roku. Parametry taktyczno-techniczne: wyporność 2396 t, wymiary 106,00 x 14,50 x 5,5 m, napęd 1 silnikiem wysokoprężnym o mocy 2200 KM (1618 kW), 1 śruba, prędkość maks. 15,5 w.

## LIBIA

### Kontrakt z Rosją

Libia zamówiła w Rosji 3 korwety raketowe typu *Tarantul-IV* (proj. 12418). Kontrakt może być wart 150-200 mln USD, a wykonawcą stocznia „Wympiel” w Rybińsku.

Wcześniej okręty tego typu budowano dla Wietnamu. Okręt bez uzbrojenia kosztuje ok. 45 mln USD, z uzbrojeniem może kosztować ok. 20 mln USD więcej.

### Kontrakty z Chorwacją

Pod koniec lutego libijska straż przybrzeżna zamówiła w stocznich, należących do chorwackiej Adria Mar, 6 dodatkowych patrolowców typu PV30-LS. Libia rozważa również zakup 3 korwet dla marynarki wojennej i 3 dużych okrętów patrolowych dla straży.

Chorwacja stała się w ostatnim okresie jednym z podstawowych dostawców dla libijskich służb morskich. W 2006 Adria Mar zbudowała 2 pierwsze, 30-metrowe patrolowce PV30-LS o wyporności ok. 130 t. Kolejna para jednostek, wy-



Kubański okręt rozpoznawczy *Isla de la Juventud* w trakcie przebudowy. Fot. Secretos Cuba



konana według zmodernizowanych planów, miała już nieco mniejszą wyporność. Kontrakt na dostawę wszystkich 10 jednostek trwa.

Dodatkowo, pod koniec lutego, Libijczycy zamówili kolejne 6 jednostek o oznaczeniu OB31, które są wersją rozwojową poprzednich kutrów.

Obecnie finalizowane są również rozmowy w sprawie dostaw 3 okrętów patrolowych dla straży przybrzeżnej. Nowe okręty mają mieć długość 60 m i pokład lotniczy. Trypolis wydał już w tej sprawie wstępną zgodę, jednak konieczne jest jeszcze ustalenie sposobów finansowania kontraktu – każda z jednostek ma kosztować 30 mln USD.

Adria Mar ma również bardzo dobre kontakty z libijską marynarką wojenną. Lata sankcji gospodarczych, nałożonych przez Radę Bezpieczeństwa ONZ, spowodowały odciecie od dostaw nowych okrętów, a nawet remontów starych jednostek. Obecnie w chorwackich stocznich w Kraljevici i Trogirze, prowadzone są generalne remonty 3 okrętów, w tym jednostki desantowej i kutra raketowego typu *Nanuchka-II* (proj. 1234). Wartość prac remontowych to 50 mln USD. Finalizowane są również umowy o remontach 5 kutrów raketowych typu *Com-battente II*, które powinny zostać przeprowadzone w ciągu najbliższych 3 lat.

Patrolowiec typu PV30-LS, jeden z 16 zamówionych przez Libię.

Fot. Adria Mar





Norweski *Thor Heyerdahl* w czasie wodowania.

Fot. Navantia

Adria Mar ma także poważne szanse na otrzymanie zlecenia na budowę trzech małych korwet o wyporności 1000-1500 t i długości 60-82 m. Według chorwackich mediów, zawarcie umowy jest bardzo prawdopodobne.

### NORWEGIA

#### Wodowanie „Thor Heyerdahl”

11 lutego w stoczni hiszpańskiej Navantii w Fene-Ferrol, odbyło się wodowanie ostatniej, piątej fregaty typu *Fridtjof Nansen* dla marynarki wojennej Norwegii. Przekazanie okrętu użytkownikowi planowane jest na wrzesień 2010. Uroczystość, opóźniona o dwa dni, z powodu wyjątkowo złej pogody, jest jednym z finałnych akordów realizowania umowy z 2000, o budowie 5 fregat. W Sjøforsvaret (królewskiej marynarce wojennej Norwegii) będą to największe okręty, o pełnej wyporności 5130 t każdy. Trzy jednostki, F-310 *Fridtjof Nansen*, F-311 *Roald Amundsen* i F-312 *Otto Sverdrup*, zostały już przyjęte do służby w latach 2006-2008. F-313 *Helge Ingstad*, zwodowana 23 listopada 2007, powinna zostać przyjęta do służby jesienią tego roku.

Koszt całego programu pozyskania nowych fregat wynosi ok. 3 mld USD i wpisuje się w szersze przedsięwzięcie, odnowienia i zwiększenia potencjału bojowego Sjøforsvaret. Łączy się m.in. z wprowadzaniem okrętów patrolowych typu *Skjöld*.

Nowe fregaty zastępują jednostki typu *Oslo*, mając od nich nieporównywalnie większy potencjał. Stare okręty miały pełną wyporność jedynie 2130 t, a ich główne uzbrojenie składało się z pocisków przeciwokrętowych „Penguin”, przeciwlotniczych „Sea Sparrow”, wyrzutni torped i małokalibrowych działek przeciwlotniczych.

Tymczasem fregaty, przy podobnej liczbie załogi (120 osób, maksymalnie 146), dysponują uzbrojeniem nowej generacji, w tym pociskami przeciwokrętowymi „NSM”, przeciwlotniczymi „Evolved Sea Sparrow” i wyrzutnią torped „Stingray”. Wzmocniono uzbrojenie artyleryjskie, montując m.in. działko Oto-Breda 76 mm. Z pokładu lotniczego będzie operował śmigłowiec NH90. Całość została wprężnięta w system walki Aegis. Na nowych okrętach przewidziano miejsce na zamontowanie w przyszłości nowych systemów uzbrojenia, w tym np. działka kalibru 127 mm czy artyleryjskich systemów obrony bezpośredniej.

### ROSJA

#### Nowe lotniskowce

Rosja planuje budowę 3 lotniskowców nowej generacji. Ich wyporność ma wynosić 60 000 ton. Okręty będą miały napęd atomowy. O planach budowy i podstawowych charakterystykach nowych rosyjskich lotniskowców poinformował wiceadmirał Anatolij Szliemow z OSK (Obiediniennaja sudostroitel'naja korporacja). Pierwsze trzy okręty mają powstać dla Floty Północnej i Oceanu Spokojnego. Gdy dwa będą pozostawać w służbie, trzeci będzie mógł być serwisowany. W kolejnych latach miałyby zostać zbudowane trzy kolejne lotniskowce, o ile pozwolą na to możliwości ekonomiczne państwa.

Nowe okręty będą miały wyporność zbliżoną do jednego obecnie eksploatowanego rosyjskiego lotniskowca *Admirał Kuzniecowa*, wynoszącą 55 000 ton.

Obecnie trwają prace nad projektem wstępnym rosyjskiego lotniskowca nowej generacji. Na jego pokładzie mają bazować samoloty wielozadaniowe 5 ge-

neracji konwencjonalnego startu i lądowania, które będą następcami Su-33. Zostaną one uzupełnione bezpilotowcami projektowanymi przez koncern Wega. W pierwszej fazie będą one służyć przede wszystkim rozpoznaniu.

Nowe lotniskowce nie będą uzbrojone w pociski samosterujące, jak to było na radzieckich i rosyjskich krążownikach lotniskowcowych poprzednich generacji. Cała konstrukcja ma być podporządkowana przenoszeniu samolotów uzbrojonych w środki uderzeniowe odpowiednio dalekiego zasięgu.

Jeśli chodzi o miejsce budowy lotniskowców, to rozpatruje się dwie możliwości – stocznia Bałtycką w St. Petersburgu i Siewasz w Siewierodwińsku.

Pierwsze efekty prac nad nowymi rosyjskimi lotniskowcami spodziewane są w 2015.

### SZWECJA

#### Modernizacja typu „Landsort”

W dniu 4 marca 1099 roku odjęto decyzję o gruntownej modernizacji 5 niszczycieli min typu *Landsort*. Okręty mają otrzymać nowy maszt, wymianie ma ulec praktycznie cała elektronika, centrum bojowe, sonar oraz system kierowania ogniem. Działko Boforsa ma również otrzymać nową osłonę. Jako pierwszy modernizacji zostanie poddany *Koster* (M 73).

### USA

#### Tajemnicze zderzenie

Atomowy okręt odwodny *Hartford* (SSN-768) i okrętu desantowego *New Orleans* (LPD-18), oba należące do V Floty, zderzyły się ze sobą ok. godz. 01:00 w nocy, 20 marca, w czasie rejsu do bazy w Bahrajnie. *Hartford* szedł w zanzurzeniu 15 marynarzy z okrętu podwodnego zostało lekko rannych, jednak reaktor jednostki nie został uszkodzony.

Na podstawie oficjalnych informacji, można było domniemywać, że zniszczenia musiały być istotne – okręt podwodny przebił poszycie jednostki amfibijnej i spowodował wyciek ponad 100 t oleju napędowego.

Oświadczenie U.S. Navy potwierdziły ujawnione fotografie, z momentu wpłynięcia *Hartforda* do portu Mina Salman w Bahrajnie. Widać na nich znacznie przechylony w prawo kiosk jednostki, który z przeciwnej strony, u nasady, oderwał się częściowo od kadłuba. Przednia część kiosku jest zasłonięta, co również świadczy o bardzo poważnych uszkodzeniach.

*Hartford* obciążony jest sporym pechem. Jednostka została przyjęta do służby w 1994. Jednak w 2003, z powodów błędów nawigacyjnych i usterki GPS, okręt wpadł na umocnienia falochronu portu La Maddalena na Sardynii, przy prędkości ok. 10 w. Nikt nie został ranny, ale uszkodzenia steru, sonaru i innych, zewnętrznych urządzeń elektronicznych, wymagały 2-miesięcznej naprawy w USA. Obecny wypadek będzie miał jednak z pewnością o wiele bardziej poważne konsekwencje.

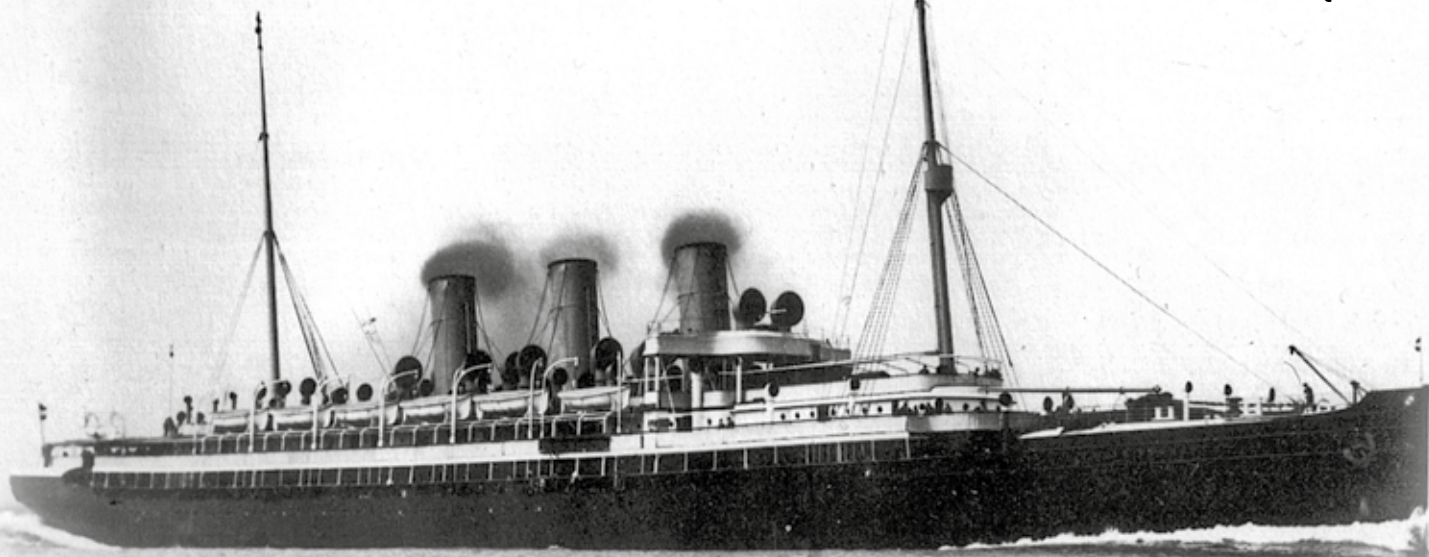
Serwis AL Altair, Jarosław Malinowski

Rozmiar zniszczeń na okręcie podwodnym *Hartford* po zderzeniu. Na tej fotografii widać dokładnie, że kiosk został częściowo oderwany od kadłuba.

Fot.: US Navy







# Linowiec z sześcioma nazwami

## Historia okrętu

W dniu 29 listopada 1890 nastąpiło wodowanie *Fürst Bismarck*. 25 kwietnia następnego roku jednostkę przekazano armatorowi a już 9 maja liniowiec wyszedł w swój „dziewiczy rejs” na linii Hamburg – Southampton – Nowy Jork. Czwórka nowych trzykominowców HAPAG-u natychmiast zyskała popularność wśród pasażerów, w końcu transatlantyki towarzystwa zapewniały regularne, cotygodniowe rejsy między Starym a Nowym Światem, wyruszając w każdą sobotę z Hamburga przez Southampton do Nowego Jorku. Takiego rozkładu rejsów nie mogło zaproponować w owym czasie żadne towarzystwo żeglugowe, nawet taki „tytan” jak „Nord-Deutscher Lloyd” czy „Inman”. Trudno się zatem dziwić, że w oficjalnym wykazie amerykańskiego zarządu pocztowego w roku 1891 HAPAG zajął pierwsze miejsce!

Kierownictwo towarzystwa nie zamierzało jednak wcale spocząć na laurach i z dużą starannością poszukiwało nowych rodzajów usług. W miesiącach zimowych, gdy strumień pasażerów ulegał silnemu ograniczeniu, większość liniowców była czasowo wycofywana z eksploatacji. W roku 1891 HAPAG zaproponował swoim klientom zimową wycieczkę na wody Bliskiego Wschodu. Projekt zakończył się oszałamiającym sukcesem!

Od tej pory trasy wycieczkowe stały się regułą dla wszystkich towarzystw żeglugowych. 27 marca 1894 *Fürst Bismarck* pierwszy raz w czasie rejsu do Nowe-

go Jorku odwiedził Genuę i Neapol. Na tej linii statek pozostał aż do 1902 roku, przeprowadzając ostatni rejs 26 stycznia 1902.

Poza tym pojawiły się już liniowce nowego pokolenia – jesienią 1897 NDL wprowadził na linię pierwszego ze swych „wielkich cesarzy” – *Kaiser Wilhelm der Grosse*. Choć trzykominowce utrzymano jeszcze przez jakiś czas w eksploatacji, to jednak stały się już nierentowne.

W dniu 5 listopada 1903 *Fürst Bismarck* wyszedł w ostatni rejs na linii Hamburg – Southampton – Nowy Jork, po którego zakończeniu został wycofany ze służby. Na szczęście dla armatora o jego dalszy los zatroszczyły się już władze Rosji.

W czasie specjalnej narady w Ministerstwie Marynarki Wojennej w końcu lutego 1904 podjęto decyzję o sformowaniu specjalnych sił krążowniczych przeznaczonych do działań na japońskich liniach komunikacyjnych. Wkrótce za 2 mln rubli liniowiec został nabyty przez Ministerstwo Marynarki Wojennej, jednak z uwagi na wybuch wojny nie można było przeprowadzić transakcji w sposób formalny, stąd też statek został fikcyjnie zakupiony przez „Flotę Ochotniczą”. Jeszcze do czasu przyjazdu rosyjskiej komisji do Niemiec, liniowiec został wprowadzony do doku, gdzie dokonano przeglądu i malowania kadłuba.

W dniu 14 marca 1904 rosyjska komisja zaczęła odbiór statku. 15 marca w godz. 05:00-11:00 przeprowadzono 6-godzinną próbę maszyn głównych

i prędkości. W warunkach spokojnego morza liniowiec bez szczególnej trudności osiągnął 20,09 węzła. O godz. 16:00 na pokładzie ogłoszono alarm pożarowy, w trakcie którego sprawdzono że na wszystkich 3 pokładach pompy i rurociągi pożarowe działają należycie. W czasie godziny 4 pompy przetoczyły ogółem 2560 t wody.

W dniu 17 marca 1904 parowiec zawiązał do Portu Imperatora Aleksandra III, gdzie czasowo został zaliczony do rezerwy z wyznaczoną załogą liczącą 65 ludzi. Działanie to miało pozwolić na zachowanie jego bogatego wyposażenia. W dniu 20 marca statek przejęło do swej dyspozycji Ministerstwo Marynarki Wojennej, zaś 24 marca na pokładzie przeprowadzono inspekcję w wykonaniu generała – admirała.

Po tym jak specjalna komisja obejrzała liniowiec, stwierdzono że znajduje się na jego pokładzie bogate wyposażenie dostarczone przez sprzedającego razem z jednostką. W szczególności 30 marca przejęto 1640 t „nieujętego” węgla. W związku z tym trzeba było dopłacić HAPAG kwotę 20 812,17 rubla (44 950,70 RM). W dniu 27 kwietnia został podpisany protokół odbiorczy jednostki, która w rosyjskich papierach figurowała jako „Kniaź Bismark”.

W trakcie wpisywania parowca *Don* na stan „Floty Ochotniczej” miał miejsce ciekawy incydent. 28 maja 1904 Główny Sztab Morski zawiadomił wszystkie zainteresowane strony, że zgodnie z postano-

wieniem Rady Admiralicji przejęte równocześnie z liniowcem *Don* – *Urał*, *Terek* i *Kubań* zostały zaliczone do jednostek floty II rangi. Wymienione jednostki miały zostać wpisane na stan „Floty Ochotniczej” z dniem 15 maja tego roku. Wśród wymienionych statków nie figurował jednak *Don*, tak że powstaje wrażenie iż o nim po prostu zapomniano. Przy czym w natłoku spraw związanych z przebudową i uzbrojeniem parowców nie od razu to dostrzeżono. Dopiero 7 czerwca naczelnik Portu Imperatora Aleksandra III kontradm. Irekij zauważył, że *Don* nie figuruje w wykazach i w telegramie skierowanym do GMSz zapytał „Czy należy wspomniany parowiec uważać za również ujęty w wykazach?”. W odpowiedzi już 11 czerwca GMSz, trochę rakiem, zawiadomił że zgodnie z postanowieniem Rady Admiralicji z 14 kwietnia należy uważać *Don* do zaliczonych do jednostek II rangi.

Po przybyciu do Libawy na „Książ Bismark” rozpoczęto remont mechanizmów oraz niezbędne prace adaptacyjne na krążownik pomocniczy. Pokład otrzymał dodatkowe wzmocnienia, zbudowano komory amunicyjne i mechanizmy podające pociski na górny pokład. W części pomieszczeń klasy emigranckiej umieszczono dodatkowe bunkry węglowe, zapasy wody słodkiej i żywności. Pomieszczenia kotłowni i maszynowni od obrony przed pociskami nieprzyjaciela zabezpieczono dodatkowymi płytami stalowymi. W maju liniowiec podniósł flagę „Floty Ochotniczej”. W połowie kwietnia statek *Belgia* dostarczył do Libawy części zapasowe maszyn oraz zapasową śrubę napędową, które znajdowały się w magazynach HAPAG-u.

W miarę stopnia gotowości technicznej jednostkę obsadzano załogą, zmobilizowaną z rezerwy lub częściowo przeniesioną z „Floty Ochotniczej”. Pod dowództwem kpt. II rangi (kmr por.) N.S. Rimskiego-Korsakowa znajdowało się 17 oficerów oraz 406 podoficerów i marynarzy (ukończenie w październiku 1904 roku 19 oficerów oraz 481 podoficerów i marynarzy).

Już w dniu 14 kwietnia kontradm. Irekij otrzymał rozkaz by natychmiast zameldować o ilości materiałów technicznych niezbędnych na 6 miesięczny rejs z wskazaniem, które są osiągalne w Rosji, a które trzeba zamówić zagranicą. Prowadzący prace na liniowcu zameldowali, że do ich ukończenia potrzeba jeszcze co najmniej 2 miesięcy.

Nie bacząc na fakt, że termin osiągnięcia gotowości przez *Don* przypadał 18

czerwca 1904 dopiero 11 czerwca jednostkę wstawiono na dok Imperatricy Marii Fiedorowny (Port Imperatora Aleksandra III – Libawa), gdzie znajdowała się przez 3 dni. Do tego czasu nie dostarczono kompasów, lamp sygnalizacyjnych i amunicji kal. 76 mm. Po opuszczeniu doku niezbędne było wyjście w morze dla określenia dewiacji kompasów, prób maszyn i artylerii oraz regulacji radiostacji, co zajęło jeszcze dodatkowe 2 dni.

W dniu 12 czerwca załoga zakończyła pierwsze doświadczenie z załadunkiem znacznej ilości węgla dla uzupełnienia przybyłego jeszcze z Niemiec zapasu. Załadowano łącznie 3132 t, zapewniając między innymi 3 środkowe pomieszczenia emigranckie, tak że pozostały jeszcze 2 wolne – skrajne dziobowe i rufowe, do których zdaniem Rimskiego-Korsakowa można było jeszcze wsadzić dalsze 390 t. Poza tym z uwagi na brak wyparowników trzeba było załadować jeszcze ponad 500 t słodkiej wody ponad normę.

W dniu 13 lipca równocześnie z przybyłym dwa dni wcześniej do Bałtyjskiego Portu parowcem *Urał* także *Don* został poddany inspekcji przez Wielkiego Księcia Aleksieja Michajłowicza. Przy czym, rzecz charakterystyczna na krótko przed tym wydarzeniem, kierownictwo portu poprosiło o zgodę by na czas inspekcji *Urał* i *Don* podniosły wojenną banderę, jednak Wielki Książę zdecydowanie odmówił motywując chęcią „uniknięcia gazetowego szumu”.

Krótko po inspekcji na jednostce otrzymano długo oczekiwany telegram: „Zgodnie z wolą monarchy *Don* i *Urał*... zaliczono do krążowników II rangi. Jutro *Don* i *Urał* podniosą wojenne bandery”. W dniu 13 lipca 1904 o godz. 11:02 po modlitwie na nowych krążownikach podniesiono znak okrętowy, proporzec i banderę, *Don* oddał uroczysty salut 31 wystrzałów. Warto zauważyć, że brytyjska Admiralicja zareagowała błyskawicznie na tę informację. Jeszcze tego samego dnia otrzymano z Londynu telegram z prośbą o wyjaśnienie losów dawnych liniowców *Bismarck* i *Terezia*. Odpowiedź Ministerstwa Marynarki Wojennej była bezlitosna „*Aby zapobiec potokowi kontrabandy*”.

Dopiero w dniu 15 lipca dowódca krążownika Rimski-Korsakow zameldował o zakończeniu prac remontowych i gotowości do realizacji postawionych zadań.

Zgodnie z instrukcją *Don* oraz *Urał* powinny wyjść w morze i znajdując się w dali od brzegów pójść w kierunku cieśnin duńskich, a następnie nocą pokonać Wielki Bełt. Na trasie od Libawy do Skagen

krążownikom miały towarzyszyć 2 torpedowce, których zadaniem była ochrona jednostek na najniebezpieczniejszym odcinku – w rejonie Cieśnin Bełt. Po wyjściu na Morze Północne krążowniki powinny obejść od północy Wyspy Brytyjskie i dalej już prostym kursem zmierzać do rejonu operacyjnego. *Don* otrzymał rejon Wysp Zielonego Przylądka. Łączność z Rosją miała być utrzymywana za pośrednictwem rosyjskiego przedstawiciela na Wyspach Zielonego Przylądka. Warto zauważyć, że krążowniki w trakcie działań nie mogły topić statków i niszczyć kontrabandy wojennej, wszystkie przybyły zostały przeprowadzone do Libawy. Z tego względu etaty okrętów były nieco podniesione, bowiem obejmowały również załogi przyzowe.

W dniu 16 lipca 1904 o godz. 11:45 *Don* i *Urał* zeszły z kotwicy i opuściły Bałtycki Port. Rejs w kierunku Wielkiego Bełtu odbywał się spokojnie, przy dobrej pogodzie. Następnego dnia o godz. 19:00 na trawersie wyspy Gotland nastąpiła awaria radiostacji na krążowniku, który poprosił *Urał* by przysłał lt. Szulca w celu jej usunięcia. Krążowniki musiały się zatrzymać, po czym Szulc z radiotelegrafistą przeprawili się na *Don*. Gdy się ściemniło szalupę odesłano, zaś lejt-nant pozostał na pokładzie w nadziei, że przez noc zdoła usunąć awarię. O godz. 21:45 krążowniki ruszyły ponownie. Następnego dnia o godz. 10:00 Szulc zameldował, że radiostacja jest znów sprawna i powrócił na pokład *Urał*.

18 lipca o godz. 14:30 w oznaczonym punkcie krążowniki spotkały się z torpedowcami *Rjanyj* i *Procznyj*, które wyszły z Libawy wraz z *Ledakołom* No 2. Po otrzymaniu umownych sygnałów torpedowce utworzyły szk torowy i niewielka eskadra kontynuowała rejs. Wkrótce jednak Istomin, korzystając z dobrej pogody postanowił przeładować na lodołamacz część węgla przeznaczonego dla torpedowców.

O godz. 04.30 na trawersie przylądka Jaramier eskadra stanęła na kotwicy, przeładowując węgiel i słodką wodę, by o godz. 07:00 wyruszyć w dalszy rejs. Lodołamacz miał oczekiwać na miejscu powrotu torpedowców, które wraz z krążownikami ruszyły z prędkością 15 węzłów, z nadzieją osiągnięcia Skagen przed zmrokiem. Niestety *Don* nie mógł utrzymać wymaganej prędkości i wraz z eskortującym *Rjanyj* zaczął pozostawać w tyle. Eskadra musiała zmniejszyć prędkość a o godz. 23:30 okręty rzuciły kotwicę w odległości zaledwie 6,5 Mm od Skagen.

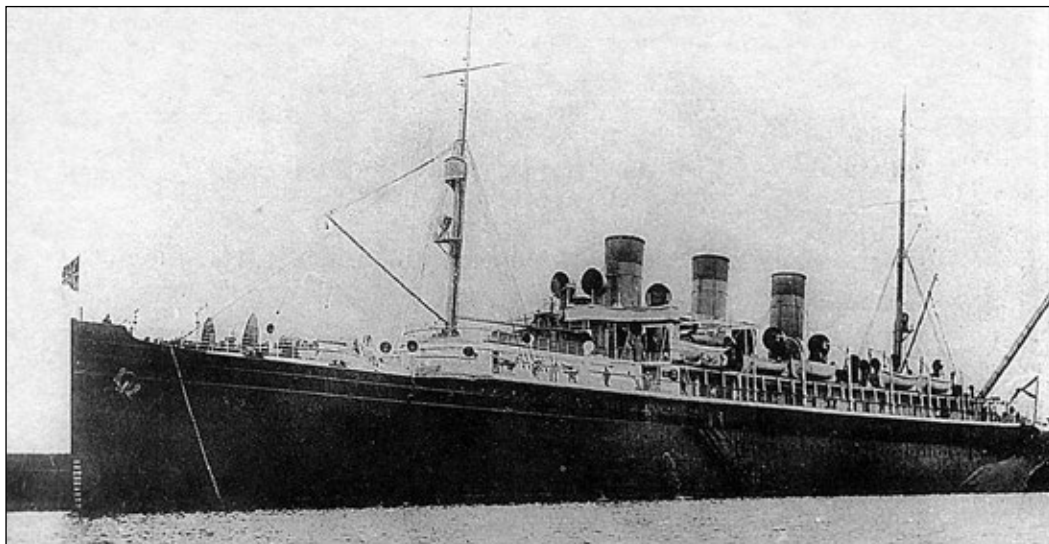


19 lipca o godz. 01:15 krążowniki ze- szły z kotwicy i po odesłaniu torpedow- ców, wzięły kurs na Skagen kontynu- ując rejs zgodnie z pla- nem. *Rjanyj* bez kło- potów osiągnął Rosję, zaś *Procznyj* w drodze powrotnej musiał za- winąć do Kopenhagi. Na pokładzie nastąpi- ła awaria szeregu ru- rek chłodnicy, tak że na trasie do Kopen- hagi kotły musiano zaopatrywać w wodę zaburtową.

O godz. 03:15 po- zostawiając za sobą brzegową latar- nię morską i latarniowiec Skagen, krą- żowniki wyszły na otwarte morze biorąc kurs SW-89, tak by unikać szlaków han- dlowych. W nocy w niebezpiecznej od- ległości od okrętów wykryto szereg po- dejrzanych sylwetek. Na krążownikach ogłoszono alarm bojowy, jednak obawy okazały się próżne bowiem nieznane jed- nostki okazały się statkami handlowymi które same były przerażone obecnością na tych wodach rosyjskich krążowników. Nie danym było jednak odpocząć zało- dze tej nocy, bowiem wkrótce zauważo- no szereg sylwetek które zidentyfiko- wano jako torpedowce. I tym razem alarm okazał się fałszywy. Torpedowce okazały się zwykłymi jachtami, które znikły około godz. 07:00 rano. Tymczasem już wkrót- ce, bo o godz. 07:45 krążowniki we- szły w gęstą mgłę. Przez cały czas okrę- ty starały się nie tracić kontaktu ze sobą. O godz. 16:30 mgła rozeszła się a około godz. 18:00 Rimski-Korsakow poprosił Istomina o przybycie na pokład jego jed- nostki na naradę.

Przyczyny niepokoju dowódcy krążow- nika miały całkiem zasadniczy charakter. *Don* miał znacznie podwyższone zużycie węgla. Rimski-Korsakow chciał wierzyć, że było to jedynie następstwem braku doświadczenia palaczy. 30 ludzi których wyznaczono w Kronsztadzie do czasu rejsu, nigdy wcześniej nie widziało pale- niska kotła! Przyczyny były jednak dużo poważniejsze, kotły zaczęły przeciekać tak że musiano je wzmacniać i przepro- wadzać drobne remonty, wstrzymując na przemian pracę to jednego to drugiego.

O godz. 21:20 niewielka eskadra ru- szyła dalej, jednak już 23 lipca około po- południa Rimski-Korsakow ponownie po- prosił *Urał* o 15 minutową przerwę by



Tutaj liniowiec już pod rosyjską banderą jako krążownik pomocniczy *Don*.

Fot. „Gangut”

usunąć awarię maszyn. Obiecane 15 minut przeciągnęło się do 40 i dopiero o godz. 12:40 *Don* mógł ruszyć ponow- nie. Przez 2 dni siła wiatru wzrosła do 8-9°, co zmusiło do stopniowego zmniej- szenia prędkości do 9 węzłów.

Nocą wiatr przycichł i następnego dnia, 25 lipca, dochodząc do wysokości Lizbony krążowniki zgodnie z planem mogły się rozdzielić i dalsze działania prowadzić już samodzielnie. *Don* skiero- wał się ku północno-zachodnim brzegom Afryki, a *Urał* w kierunku Gibraltaru.

Około godz. 10:00 *Urał* przekazał swe- mu towarzyszowi, że gotów jest wyru- szyć zgodnie z planem a o godz. 12:00 w punkcie o współrzędnych 46°36'N i 12°W okręty rozdzieliły się. Dowódcy uzgodnili spotkanie na 29 lipca i wyzna- czyli jego miejsce, jednak nie było sądzo- ne by *Don* je osiągnął, podobnie zresztą jak i następne spotkanie 4 sierpnia.

Winę za to ponosiły kotły okrętowe. Rimski-Korsakow przewidując podob- ną sytuację postanowił zabrać na pokład specjalistów od remontu kotłów, którzy nie robili niczego innego jak tylko usuwa- li kolejne uszkodzenia.

Aby zrozumieć sytuację w jakiej znaleź- li się mechanicy krążownika, warto zacy- tować raport starszego mechanika okrę- towego krążownika Barszcza. Jeszcze na samym początku rejsu 18 lipca meldo- wał: „*puścili parę...w kotle nr 1 przepus- czają 2 nity pod środkowym paleniskiem, w kotle nr 2 w dnie przepuszcza 12 nitów, a z 3 leci woda, w kotle nr 4 przepuszcza dno i woda cieknie strumieniem z 3 nitów w szwie, w kotle nr 8 w przednim szwie le- wego końca przepuszczają 3 nity, w kot- le nr 9 przepuszczają 2 nity w przednim szwie i woda cieknie w 2 miejscach dna*”. Przykładowo 28 lipca jedynie w kotle nr

2 puszczało wodę 130 nitów! Z powodu ciągłego zatrzymywania pracy i remon- tów silnie wzrosło zużycie węgla.

Poza tym, poczynając od 28 lipca nie- bo zaciągnęło się mgłą co mocno ogra- niczyło widoczność. Jak zaznaczył w ra- porcie Rimski-Korsakow nie było dnia by horyzont był czysty. Gdy mimo wysił- ków okręt nikogo nie zdołał dostrzec na otwartym morzu, *Don* zamiast na spot- kanie z *Urał* w punkcie o współrzędnych 36°N i 8°W, skierował się do Vigo gdzie oczekiwał go węglowiec *Valesia*.

Choć to może wydawać się dziwne, ale to właśnie potencjalne ofiary same znalazły krążownik. Rankiem 9 sierpnia z zachodu na wschód w niewielkiej od- ległości przeszedł duży, dwumasztowy parowiec. Ponieważ statek płynął bez fla- gi i nie zamierzał ani zbliżyć się ani też oddalić, Rimski-Korsakow doszedł do wniosku że „*prowadzi zapewne observa- cję, co i ja robię*”. Około południa poja- wił się jeszcze jeden dwumasztowy, jed- nokominowy parowiec idący również bez flagi, tyle tylko że z południa. Statek podszedł bliżej, widocznie obserwował krążownik poczym wykonał zwrot i skrył się za horyzontem. Wszystko wydało się dowódcy podejrzane i wieczorem tego dnia nakazał przerwać przeładunek wę- gla, nie bacząc na to że zdołano przerzu- cić zaledwie 1297 t.

Noc spędził *Don* na kotwicy a rankiem sprawdził dziewięć kompasów i wziął kurs na Wyspy Kanaryjskie. Jednak już na 27° pogoda znów dała znać o sobie. Zaczął dmuchać sztormowy passat, któ- ry stopniowo się nasilał. O godz. 09:00 wieczorem krążownik zauważył dwu- masztowy parowiec, podejrzanie przy- pominający ten który przeszedł rankiem. Ponieważ warunki meteorologiczne nie

dawały możliwości bezpiecznego opuszczenia szalupy z grupą kontrolną, statek zdołał bezpiecznie uciec.

Następnego dnia 11 sierpnia, około godz. 09:00 zauważono jeszcze jeden parowiec pasażerski idący kursem na północny-zachód, jednak i tym razem nie było żadnych możliwości zatrzymania potencjalnej ofiary. Znajdujący się na południku wyspy Ferro krążownik zmienił kurs na NW-23, aby obejść Wyspy Kanaryjskie od zachodu, jednak potencjalnych ofiar więcej nie dostrzeżono. Okręt szedł tym kursem cały dzień, po czym dowódca nakazał wykonać zwrot na północ, w nadziei że będzie tam lepsza pogoda. Wszystkie te nadzieje były jednak próżne.

Poza tym sytuacja z kotłami pogarszała się przez cały czas i obecnie obok zwiększonego zużycia węgla przed krążownikiem stanął jeszcze jeden problem – stwierdzony niedostatek słodkiej wody. W okresie między 16 czerwca a 10 sierpnia 1904 miało miejsce 14 przypadków poważniejszych przecieków wody z powodu których trzeba było wygaszać kotły. Sytuacja taka zmusiła dowódcę do przerwania operacji i ponowny powrót do Vigo. W nocy z 12/13 sierpnia z pokładu *Don* dostrzeżono statek towarowy, a nieco później żaglowy bark idący kursem na południowy-zachód, jednak tak jak w poprzednich przypadkach nie było żadnych praktycznych możliwości ich zatrzymania. Gdy krążownik osiągnął Vigo w jego zbiornikach pozostało ogółem zaledwie 64 t słodkiej wody. W dodatku jeszcze 13 sierpnia stwierdzono, że z powodu ciągłej wibracji spowodowanej kołysaniem puściła łąta założona w Libawie na podwójnym dnie i w przedziale maszynowym, skutkiem czego do wnętrza zaczęła przedostawać się woda zaburtowa.

W dniu 15 sierpnia o godz. 13:20 *Don* rzucił kotwicę w Vigo. Rozmiary uszkodzeń nie były wówczas jeszcze znane, wobec czego Rimski-Korsakow zameldował że „*mamy uszkodzenia, jednak nie wiemy ile czasu niezbędnych będzie na ich likwidację*”. Następnego dnia Rimski-Korsakow złożył wizytę u gubernatora portu gen. bryg. Enrique Oce-y-Agrasu oraz komendanta portu kmr Jose Ruisa de Rivera w rezultacie czego na usunięcie uszkodzeń zdołano, wbrew normom prawa międzynarodowego „wyprosić” całe 2 doby. W drodze powrotnej dowódca wymieniał wizyty z dowódcą stojącej na redzie kanonierki *Marquez de la Victoria* don Antonem i wysłał telegram do Rosji „*sztormowy passat i fale nie pozwalają kontynuować rejsu. Napotkałem 2 parowce i żaglowiec. Muszę naprawić kocioł*”.

17 sierpnia o godz. 09:00, gdy dozwolony czas minął *Don* wyszedł w morze. Wkrótce po wyjściu w dwóch paleniskach kotła nr 4 znów pojawił się przeciek, wskazując że droga powrotna do Rosji nie będzie łatwa. Na szczęście wszystko ułożyło się pomyślnie. 20 sierpnia o godz. 02:30 za rufą pozostał Pas de Calais a o godz. 07:00 rano 24 sierpnia krążownik wszedł do awanportu. W czasie całego rejsu pokonano dystans 7037 Mm z prędkością do 18 węzłów, spalając przy tym 3932 t węgla.

Natychmiast skierowano *Don* do remontu, dzięki czemu okręt zdołał szczęśliwie uniknąć włączenia w skład Drugiej Eskadry Oceanu Spokojnego i do końca wojny rosyjsko-japońskiej nie opuszczał już Bałtyku.

W początku stycznia 1905 roku Główny Sztab Morski otrzymał wiadomość, że 3 stycznia z Hawru wyjdzie parowiec HAPAG-u *Brisgravia*, na który w Rotterdamie załadowano dużą partię dział Kruppa dla japońskiej armii. Proponowano dla przechwycenia tego statku wysłać na Morze Północne *Don*, jednak z uwagi na stan kotłów który nadal pozostawał kiepski, z realizacji całej operacji musiano zrezygnować.

W dniu 20 lutego 1905 roku kierujący Ministerstwem Marynarki Wojennej kontradm. Wirenus rozkazał odbudować *Don* w takim stanie, który umożliwiałby szkolenie załóg maszynowych. Wkrótce jednak komendant Portu Imperatora Aleksandra III otrzymał całkiem inny rozkaz: „*W trakcie pływania z kursantami i z innych przyczyn krążownik Don winien w miarę możliwości utrzymywać swoje bunkry węglowe pełne, tak by w każdej chwili mógł podjąć działania krążownicze*”. Podobny zwrot można wyjaśnić tym, że Ministerstwo Marynarki Wojennej nie na żarty obawiało się wzrostu kontrbandy wojennej z Europy do Japonii. Jedy-nym zaś okrętem pozostającym w dyspozycji na Bałtyku, zdolnym do działań na liniach komunikacyjnych na Atlantyku był właśnie *Don*, stąd też pojawił się ten dziwaczny rozkaz. Podstawowym problemem w jego realizacji był fakt, że szkolone załogi maszynowe, zostały właśnie zakwaterowane w dawnych kabinach emigranckich, które wcześniej wykorzystywano na krążowniku do przyjmowania dodatkowego ładunku węgla. Poza tym pływania szkolne zajmowały zwykle 2 dni w każdym tygodniu, co oznaczało, że przez około połowę tygodnia *Don* fizycznie nie mógł zrealizować rozkazu o natychmiasto-

wym wyjściu w morze. Na szczęście w Ministerstwie sytuację szybko zrozumiano i nie wymagano od komendy portu realizacji rozkazu. W ten sposób zakończyła się ostatnia próba wykorzystania krążownika *Don* do przecięcia nieprzyjacielskiej kontrbandy.

W dniu 28 kwietnia 1905 kontradm. Ireckij zameldował, że z uwagi na zły stan kotłów *Don* należy wysłać do Kronstadt, bowiem nowe kotły zostały zamówione w Bałtyjskim Zawodzie.

29 września 1905 na podstawie raportów kierującego uzbrojeniem pomocniczych jednostek floty z 21 i 24 września, szef sztabu podjął decyzję o sprzedaży jednostki *Don* z uwagi na jej dalszą niesprawność. Możliwości sprzedaży miały zostać rozpatrzone do 31 października. W tym czasie krążownik stał przy nabrzeżu Bałtyjskiego Zawodu w stanie nie pozwalającym na wyjście w morze. Nawet najbardziej optymistyczna prognoza (z uwagi na rozpoczęty właśnie strajk) nie przewidywała by okręt mógł powrócić do Libawy przed początkiem listopada.

Realizując rozkaz szefa sztabu, dowódca krążownika *Don* zwrócił się 9 października z raportem do kierującego uzbrojeniem pomocniczych jednostek floty, gdzie on ma rozpocząć zdawanie znajdującego się na pokładzie okrętu sprzętu wojskowego. W odpowiedzi usłyszał, że skoro 2 działa kal. 120 mm i po jednym kal. 76 mm i 57 mm zdano w Porcie Aleksandra III, tam również należy zdać pozostałą część uzbrojenia. Tym samym również rozbrojenie krążownika zależało od zakończenia remontu, którego perspektyw jakoś nie było widać. Choć w zakresie prac kadłubowych i urządzeń pomocniczych stopień gotowości osiągnął 90%, to jednak dla powtórnej przebudowy na liniowiec niezbędne było przejście do Libawy, bowiem właśnie tam zostało zmagazynowane wyposażenie kabin pasażerskich.

Początkowo zakładano że przejście do Libawy odbędzie się przy jednej czynnej grupie kotłów których remont zostanie tam właśnie zakończony, jednak nieporządki we wrześniu i strajki w październiku zburzyły te plany i do końca robót krążownik pozostał w Bałtyjskim Zawodzie. W dniu 3 listopada 1905 Birilew rozkazał przerwać wszystkie prace na krążowniku *Don*, zakończyć kampanię i odstawić okręt do rezerwy.

10 grudnia 1905 Główny Sztab Morski poprosił o wyjaśnienie możliwości sprzedaży statków *Kubań*, *Terek* i *Don* firmie „Obszczstwo wołżskich kapitalistów”



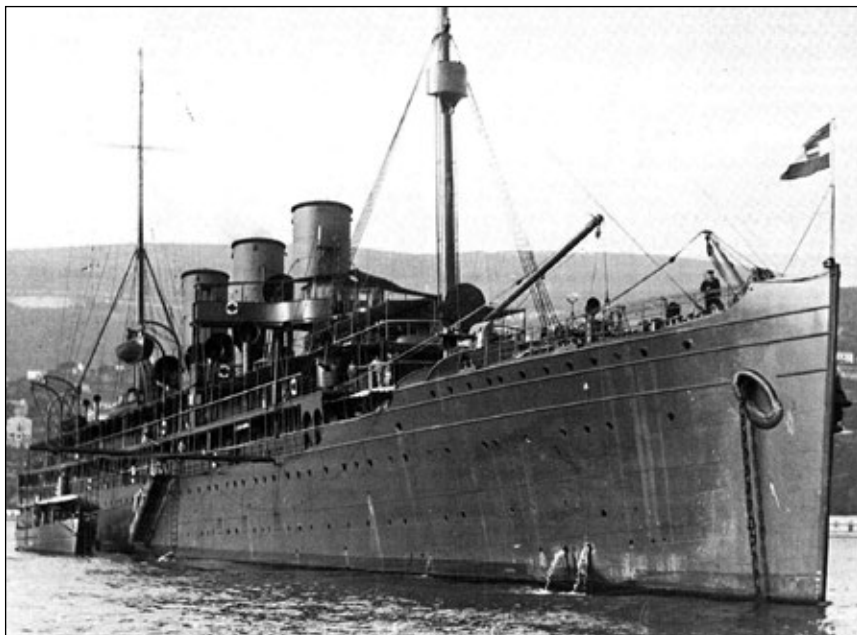
w celu przewozu wojsk z Dalekiego Wschodu. Ministerstwo Marynarki Wojennej nie protestowało przeciwko takiej sprzedaży, prosiło jednak by uzyskana cena w miarę możliwości odpowiadała tej za jaką nabyto liniowce. Prawdopodobnie właśnie cena odegrała rolę decydującą bowiem znalezienie nabywcy za wspomnianą wcześniej cenę okazało się niemożliwe. Transakcję początkowo odłożono na 2 miesiące a następnie całkiem z niej zrezygnowano.

W roku 1906 za zgodą Panującego *Don* został sprzedany „Flocie Ochotniczej” dla częściowego pokrycia poniesionych w toku wojny strat, z tym że decyzją z 19 września 1906 płatność za statek została rozłożona na 4 lata. W związku z tą decyzją w dniu 30 września 1906 jednostkę skreślono z listy statków Ministerstwa Marynarki Wojennej.

Główny Morski Sztab telegramem No 2272 z dnia 3 października 1906 informował, że „krażownik *Don* sprzedano „Flocie Ochotniczej” w którego składzie przybył do Libawy”. Wkrótce po przekazaniu zmieniono nazwę liniowca na *Moskwa*. Rzecz znamienna, o ile zwykle statkami „Floty Ochotniczej” dowodzili miczmani i lejtnanci rezerwy, o tyle pierwszym cywilnym kapitanem *Moskwy* został jej ostatni dowódca kpt. II rangi (kmdr por.) P.K. Oranowski.

Do wiosny następnego roku parowiec znajdował się w Libawie, gdzie usuwano liczne uszkodzenia oraz odtwarzano dawne apartamenty. 13 maja 1907 (30.04.1907 wg starego stylu) liniowiec wyszedł w swój pierwszy rejs na linii Libawa – Rotterdam – Nowy Jork. Liniowce tego typu od dawna jednak były już nierentowne i dlatego *Moskwa* odbyła raptem 4 rejsy tam i z powrotem. W roku 1908 *Moskwa* została wycofana z eksploatacji i odstawiła na sznurek oczywiście w Libawie a gdy tylko pojawiła się taka możliwość sprzedana Austro-Węgrom.

Austriacy od dawna marzyli o jednostce która nadawała by się do towarzyszenia torpedowcom w czasie akcji w odległych zakątkach Adriatyku, pozwalała na uzupełnianie zaopatrzenia materiałowego a także ochronę w czasie marszu. Choć Ministerstwo Wojny dysponowało podstawowymi środkami przeznaczonymi na potrzeby obrony to jednak flota musiała finansować się wg zasady „ostatecznej potrzeby. Stąd też nie było mowy o budowie nowej jednostki pomocniczej dla zabezpieczenia działań i nabycie dostatecznie szybkiego liniowca było najlepszą alternatywą.



I kolejne wcielenie, tym razem jako austro-węgierska baza pływająca *Gaa*.

Fot. zbiory Zvonimir Freivogel

Odbiór, próby i wszystkie rozrachunki związane ze statkiem zostały przeprowadzone w czerwcu i 1 lipca 1907 (wg starego stylu). *Moskwy* wtedy już nie było w Libawie – jednostka szła do Stettina (Szczecin), bowiem tam mieściła się siedziba firmy pośredniczącej w transakcji.

W dniu 3 lipca w Stettinie austriacka misja morska rozpoczęła przegląd i odbiór liniowca, zaś 8 lipca został podpisany akt sprzedaży jednostki Austro-Węgrom. Następnego dnia nad statkiem rozwinięto czerwono-biało-czerwoną banderę dunajskiej monarchii. Przejście z Bałtyku do Poli odbyło się bez żadnych kłopotów a po przybyciu liniowiec został od razu postawiony w miejscowym arsenale w którym 8 sierpnia rozpoczęto jego przebudowę ukończoną 4 maja 1910 roku.

W toku przebudowy statek przystosowano do pełnienia funkcji pływającej bazy torpedowców, składu uzbrojenia minowo-torpedowego i jednostki sztabowej. Baza pływająca mogła zakwaterować na swoim pokładzie załogi przydzielonych torpedowców. Okręt pomocniczy ponownie uzbrojono. Jednostka otrzymała nazwę *Gaa*. Na dawnym liniowcu wymieniono kotły okrętowe, zamontowano jakieś uzupełniające wyposażenie, dodatkowe bunkry węglowe oraz składy min i torped. Załoga obsadzonego 14 maja 1910 roku okrętu liczyła 331 oficerów i marynarzy.

*Gaa* działając w składzie tzw. „Letniej eskadry” w czasie wielkich manewrów floty w latach 1910, 1911 i 1912, wykazał całkowitą błędność przyjętej koncepcji

zabezpieczenia działania sił torpedowych na morzu i został czasowo do 1914 odstawiony do rezerwy. Na 2 tygodnie przed zamachem i zabójstwem arcyksięcia Ferdynanda, 14 czerwca 1914 jednostkę ponownie obsadzono załogą i reaktywowano. Dowódcą okrętu praktycznie przez całą wojnę był kmdr Anton Kasa. W dniu 31 lipca 1914 dawny liniowiec został przeprowadzony do Zatoki Kotorskiej, gdzie rozpoczął pełnić funkcję bazy pływającej flotylli torpedowców.

W roku 1915 *Gaa* przeszedł kolejną przebudowę. Tym razem jednostkę przebudowano na pływającą bazę i warsztat austriackich okrętów podwodnych bazujących w Kotorze, gdzie miejscowy arsenał też pośpiesznie przystosowano do ich obsługi. W tym okresie na kominach okrętu rozciągnięto sieci, zbliżone do typu sieci przeciwtorpedowych zdjętych z okrętów liniowych, które zgodnie z zamysłem konstruktorów miały chronić okręt przed wpadnięciem bomby lotniczej do wnętrza przedziału kotłowni przez komin. Jeszcze jeden ciekawy detal tego okresu – choć *Gaa* nazywano bazą pływającą torpedowców a później okrętów podwodnych, to jednak w spisie okrętów i statków figurowała ona jako „Torpedodepotschiff” – jednostka do przewozu i przechowywania torped.

Służba *Gaa* w czasie wojny przebiegała nad wyraz monotonna. Przez całe 4 lata okręt ani razu nie oddał cumów, tak że załoga po prostu padała od niezmiennego służby wojskowej. Dodatkowe trudności stwarzały złe wyżywienie, stare umundurowanie i brak przerw do

domu. Wielu marynarzy przez całe 4 lata nie widziało swoich bliskich. Tak więc nie było dla nikogo zaskoczeniem, że pod wpływem Rewolucji Październikowej zaczęły się również niepokoje we flocie Austro-Węgier.

W dniu 1 lutego 1918 po strajku robotników arsenału w Poli wybuchł bunt (zdaniem oficerów) lub powstanie (zdaniem współczesnych jugosłowiańskich i czeskich historyków) marynarzy okrętów stacjonujących w Zatoce Kotskiej.

Wydarzenia rozpoczęły się na pokładzie okrętu flagowego adm. Hansa krążownika pancernego *Sankt Georg* (kmdr v. Scheibenhain) na którym marynarze aresztowali swoich oficerów z których jeden został ciężko ranny.

Wkrótce do zbuntowanych przyłączyły się stojące w pobliżu baza pływająca *Gäa* (kmdr Kasa) i krążownik *Kaiser Karl VI* (p.o. d-cy kmdr por. Gylek).

Nie było też niczego zaskakującego w fakcie, że centrami buntu stały się najsłabsze wykorzystywane w toku wojny okręty. Warto przy tym zauważyć, że załogi flotylli torpedowej – krążowników *Helgoland* i *Novarra*, kontrtorpedowców i torpedowców, choć podniosły czerwone flagi to jednak nie przyłączyły się do buntowników. Swoją rolę odebrało także przygotowanie bojowe sprawdzone w warunkach realnego pola walki, a nie jak to miało miejsce w przypadku *Gäa* formalna dyscyplina która zastąpiła bardziej bezpośrednio relacje między oficerami a załogą.

Warto zaznaczyć, że buntownicy podnieśli jedynie żądania natury politycznej i ekonomicznej a nie narodowej. Były to więc pokój bez aneksji, zgoda na plan pokojowy prezydenta W. Wilsona, demobilizacja, demokratyzacja reżimu, a także określone ulgi w służbie: poprawę zaopatrzenia żywnościowego i bardziej jej sprawiedliwy podział między oficerami a marynarzami, poprawę warunków bytowych. Znamiennym rysem nader oryginalnym przy tego rodzaju wystąpieniach była gotowość zbrojnej odpowiedzi buntowników na jakikolwiek włoski atak na Kotor gdyby taki nastąpił.

Buntownikom nie udało się jednak rozszerzyć swoich wpływów na żołnierzy stacjonujących w Kotorze. W rezultacie już 2 lutego baterie artylerii nabrzeżnej zmuszone zostały do otwarcia ognia do zbuntowanego pancernika *Kronprinz Erzherzog Rudolf* gdy ten próbował zająć stanowisko na środku zatoki tak by w zasięgu swych dział trzymać całą Zatokę Kotską. W tym czasie krążowniki *Novarra* i *Helgoland*, kontrtor-

pedowce i torpedowce oraz niemieckie okręty podwodne zajęły dogodną pozycję na wewnętrznej redzie, neutralizując inne uczestniczące w powstaniu jednostki które w dowolnym momencie można było storpedować.

Choć na zbuntowanych okrętach miało miejsce wiele, kierowanych przez etnicznych Niemców i Węgrów wystąpień za przerwaniem niepokoi, to jednak decydującą rolę w stłumieniu buntu miało ultimatum wsparte wyjściem z bazy Pola w dniu 3 lutego 1918 Trzeciego Dywizjonu Okrętów Liniowych (3 pancerniki typu *Erzherzog*).

Trzech przywódców powstania zdołało zbiec wodnosamolotem do Włoch, zaś wszyscy pozostali trafili przed wojskowy trybunał. 4 marynarzy skazano na karę śmierci przez rozstrzelanie, wśród nich znalazł się Mate Bernicevic z załogi *Gäa* (dla uniknięcia niepotrzebnych ekscesów wyrok wykonali piechurzy z oddziałów węgierskich i rumuńskich), około 40 otrzymało różne wyroki więzienia a dalszych 800 zostało przeniesionych do innych oddziałów.

W dniu 10 lutego do Kotoru na polecenie cesarza przybył admirał arcyksiążę Karl Stefan aby na miejscu dokładnie zbadać przyczyny i przebieg wydarzeń. Poza zmianą kierownictwa floty (które objął awansowany do stopnia kontradm. Miklos Horthy) i dowódców szeregu okrętów (nowym komendantem *Gäa* został kmdr Josef Leva) nastąpiła także redukcja załóg okrętowych. Zredukowana flota choć stała się bardziej efektywna to jednak nie mogła już ocalić kraju, po 8 miesiącach wojna zakończyła się a monarchia austro-węgierska ostatecznie rozpadła.

Panuje szeroko rozpowszechniona opinia, że 1 listopada 1918 (dzień później niż w Poli) okręty i statki znajdujące się w Zatoce Kotskiej podniosły jugosłowiańską flagę, jednostki te w rzeczywistości podniosły banderę chorwacką, bowiem Jugosławia została utworzona dopiero później i wówczas swojej bandery jeszcze nie posiadała. Nieco później wszystkie dawne okręty austro-węgierskie zostały rozdzielone między państwa Ententy.

W dniu 5 listopada 1918 *Gäa* została wysłana do Fiume, aby repatriować austriackie i czeskie załogi. Po krótkim postoju we Fiume w dniu 8 listopada baza pływająca weszła do Pola gdzie została zarekwirowana przez władze włoskie. Później w roku 1919 *Gäa* została oddana do dyspozycji Włoskich Kolei Państwowych, jednak w 1920 statek został sprzedany firmie armatorskiej „Cosu-

lich S.T.N” która odbudowała parowiec jako jednostkę pasażerską.

Liniowiec otrzymał nową nazwę *San Giusto* i 21 stycznia 1921 roku został wysłany w swą pierwszą i jak się okazało ostatnią transatlantycką podróż pod nową flagą na trasie Triest – Neapol – Nowy Jork i z powrotem. Zakładano, że statek będzie docelowo obsługiwał połączenia do portów Ameryki Południowej, jednak już pierwszy sztorm wykazał dobitnie bardzo kiepski stan techniczny kadłuba 30 – letniego liniowca. W rezultacie już w lutym 1921 jednostkę postawiono na sznurku, a w 1922 kierownictwo towarzystwa żeglugowego ostatecznie postawiło krzyżyk na możliwości dalszej eksploatacji *San Giusto*, którego kadłub został w latach 1923/1924 złomowany w zakładach Breda w Trieście. ●

## Bibliografia

1. RGA WMF F 417, op. 1.
2. Zolotariew W.A., Kozłow I.A., *Russko-japonskaja wojna 1904-1905 gg. Borba na more*, Moskwa, Nauka 1990, 256 s.
3. Kostenko W.P., *Na „ORLE” w Cusimie*, Leningrad, Sudostrojenije, 1968.
4. Krestianinow W., *Cusimskoje sraženije 14-15.5.1905*, Sankt Peterburg, Galereja-Print, 1998, 170 s.
5. Nowikow-Priboj A.S., *Cusima*, Moskwa, Sowremennik, 1985.
6. *S eskadroj Rożestwienskogo. Sbornik statiej*, Sankt Peterburg, Oblik 1994.
7. Bilzer F.F., *SMS Gäa/Schiffstypenblatt*, „Marine-Gestern, Heute”, 1981 No 23.
8. Freivogel Z., *Austrougarski mateni brod „Gäa”*, „Hrvatski vojnik”, 1997 No. 67.
9. Gogg K., *Österreichs Kriegsmarine 1848-1918*, Salzburg/Stuttgart, 1974.
10. Greger R., *Die Marinemeuterei in Cattaro und Franz Rasch*, „Marine Rundschau”, 1988.
11. Halpern P.G., *The Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, Annapolis, Naval Institute Press 1987.
12. Kludas A., *Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1850 bis 1895*, Berlin 1983.
13. Kludas A., *Deutschlands erste Zweischrauben-Schnelldampfer*, „Stallings maritimes Jahrbuch” 1975/76, s. 62-78.
14. Sieche E., *Zeittafel der Vorgänge rund um Auflösung und Übergabe der k.u.k. Kriegsmarine 1918-1922*, „Marine-Gestern, Heute”, 1985/86.
15. Sokol H.H., *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918*, Wien, Amalthea Verlag, 1933.
16. *The depot ship „Gäa”*, „Warship International”, 1992 No 4 p. 423-424.

**Autorzy wyrażają głęboką wdzięczność W.W. Jarowemu za udostępnione materiały i pomoc okazaną przy opracowaniu rękopisu.**

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



# Pierwsze jaskółki floty wersalskiej część II

## Kuźnia kadr Reichsmarine

Torpedowce typu *Möwe* i *Wolf* były pierwszymi dużymi seryjnymi okrętami, zbudowanymi w Niemczech po klęsce w wojnie światowej, w związku z czym ich wodowania miały uroczysty charakter świadczący o odradzaniu się floty. W dniu 1 października 1926 r. podniesiono banderę na prototypowym *Möwe*, którego pierwszym dowódcą został KptLt. Ernst Fischer. Co prawda próby okrętu zakłóciła tragedia. 21 listopada nastąpiła awaria kołnierza przewodu parowego skraplacza dziobowej turbiny, 9 ludzi odniosło oparzenia, z których 5 zmarło wskutek ran. W nocy 19 grudnia 1928 doszło do incydentu z udziałem innego okrętu serii. W warunkach silnej mgły *Albatros* zderzył się u ujścia rzeki Jade z kutrem rybackim *Merkur*, który zatonął z 2 ludźmi na pokładzie.

Do końca roku 1929 w służbie znalazło się wszystkie 12 jednostek. Jako najnowocześniejsze okręty Reichsmarine, torpedowce typu 23/24 stały się prawdziwą „kuźnią kadr”. Na ich pokładach ćwiczone nowe rozwiązania taktyczne i wychowywano nowe pokolenie marynarzy, które w przyszłości stało się jądrem załóg dużych niszczycieli. Wśród dowódców można znaleźć wielu oficerów, którzy stali się znanymi w latach II wojny światowej zajmując wówczas wysokie stanowiska. Przykładowo pierw-

szym dowódcą *Greif* a następnie *Wolf* był KptLt. Wilhelm Meendsen-Bohlken (w roku 1942 – dowódca pancernika kieszonkowego *Admiral Scheer* w czasie wypadu na Morze Karskie, a w 1945 dowodzący wszystkimi niemieckimi siłami nadwodnymi).

Nieliczne siły morskie Niemiec w końcu lat 20-tych dzieliły się na flotę czynną oraz morskie stacje Morza Północnego i Bałtyku. Flota czynna składała się z 3-4 pancerników, 4-5 krążowników i zespołów torpedowców liczba tych ostatnich wahała się od 29 do 18 jednostek. Stare okręty stopniowo zastępowano nowymi lub przebudowanymi które przeszły daleko idącą modernizację. Jako pierwsze w całości odnowiono siły krążownicze, a do rozpoczęcia kampanii roku 1930 proporcje między starymi a nowymi torpedowcami zmieniły się na korzyść tych ostatnich.

Ówczesna organizacja sił torpedowych opierała się jeszcze na systemie opracowanym przed I wojną światową. Podstawowym zespołem taktycznym była półflotylla składająca się z 4 okrętów. Dwie półflotyllы tworzyły flotyllę, która była bardziej formacją administracyjną niż taktyczną.

**Organizacja sił torpedowych w roku 1932** (bez okrętów pozostających w rezerwie)

- 1 flotylla (KKpt. Kurt Fricke – baza Świnoujście);

- 1 półflotylla (KptLt. Bütow) – *G 7, G 8, G 10, G 11*;

- 2 półflotylla (KptLt. Meisel) – *T 151, T 153, T 156, T 158*;

- 2 flotylla (FKpt. Hans Mootz – baza Wilhelmshaven);

- 3 półflotylla (KptLt. Bürkner) – *Tiger, Iltis, Jaguar, Wolf*;

- 4 półflotylla (KptLt. Heye) – *Albatros, Falke, Kondor, Möwe*.

Z grona dowódców półflotylli wyszło sporo admirałów (Boehm, Schniewind, Cilliax, Lütjens, Kummert), jeden z nich osiągnął nawet szczyt morskiej hierarchii. Mowa o Karlu Dönitz który od 24 września 1928 do 29 września 1930 dowodził w stopniu KKpt. (kmdr ppor.) 4 półflotyllą. Choć służba w „morskiej kawalerii” jak pisał jego biograf W. Görnitz, nie leżała w charakterze Dönitza to jednak umiejętnie zabrał się do pracy. W trakcie ćwiczeń wypracował działania taktyczne bardzo przypominające te jakie były później stosowane przez niemieckie okręty podwodne w czasie ataków w położeniu nawodnym. W trakcie jesiennych manewrów 1929 r. Dönitz wyróżnił się „niszcząc” konwój umownego przeciwnika, czym zwrócił na siebie uwagę dowodzącego siłami rozpoznawczymi kontradm. Waltera Gladischa, kierującego tajnymi przygotowaniem do wojny podwodnej.

Skład flotylli nie był stały. Służbie torpedowców we flocie czynnej towarzy-



*Leopard* w eskorcie jednostki przedwojennego typu. Bandera na okręcie jest prawdopodobnie wynikiem zręcznego fotomontażu.  
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

szyły okresowe przesunięcia do rezerwy celem przeprowadzenia remontu czy modernizacji, co pozwalała na utrzymywanie wysokiego stopnia gotowości bojowej zespołów bez uszczerbku dla stanu technicznego jednostek. Przy tym załoga odstawionego do rezerwy okrętu przechodziła na bliźniaczą jednostkę floty czynnej. Podobnego typu rotacja była szeroko stosowana w niemieckiej flocie końca lat 20-tych. Oficerowie zajmowali stanowisko dowódcy torpedowca jeden

– dwa lata, nierzadko zmieniają w ciągu kilku lat 3 okręty.

Roczny okres przygotowania bojowego był rozbity na 3 etapy. Początkowo okręty wykonywały zadania samodzielnie, później w składzie zespołu, zaś finałem były tradycyjne manewry całej floty. Dowódca niemieckiej marynarki wojennej wielki admirał Erich Raeder pisał w swoich pamiętnikach: „Torpedowce ćwiczyły niespodziewane nocne ataki, przy czym dużą uwagę

zwrócono na współdziałanie torpedowców z dużymi okrętami. Akcent na nocne ataki został postawiony dla zrekompensovania małej liczebności niemieckich okrętów w porównaniu z siłami przeciwnika. Okręty liniowe miały za zadanie przerwać nieprzyjacielską osłonę by stworzyć torpedowcom szansę na uderzenie w cel... Rezultatem ćwiczeń był wzrost zainteresowania korpusu oficerskiego zagadnieniom taktyki, czego efektem było powstanie dobrze przygotowanej grupy dowódców niszczycieli i ich flotylli”.

Przerwami w intensywnym przygotowaniu bojowym były wizyty okrętów w zagranicznych portach. Trzeba zaznaczyć, że w latach przedwojennych torpedowce były swego rodzaju „wizytówką” niemieckiej floty, odwiedzając wiele nadmorskich miast Europy. Pierwszym dużym zagranicznym rejsem była wizyta 4 półflotylli w Norwegii w lipcu 1928 r., kiedy zespół odwiedził Ulvika, Odde i Vika. W kwietniu-maju następnego roku torpedowce uczestniczyły w rejsie atlantyckim floty odwiedzając porty hiszpańskie. Co prawda przy wyjściu z Wilhelmshaven doszło do zderzenia *Albatrosa* i *Möwe*, jednak powstałe uszkodzenia szybko usunięto. W roku 1930 miała miejsce kolejna duża zagra-

Okresy pozostawania torpedowców typ 23/24 w rezerwie		
<b>Möwe</b> 15.5.1929 – 1.10.1928 22.8.1929 – 30.8.1930 29.3.1938 – 1.11.1938	<b>Kondor</b> 15.10.1930 – 21.9.1931 1.7.1938 – 4.4.1939	<b>Leopard</b> 1.10.1932 – 20.7.1933 28.10.1937 – 29.3.1938
<b>Albatros</b> 17.12.1932 – 5.10.1933 16.2.1938 – 1.7.1938	<b>Seeadler</b> 15.11.1928 – 10.4.1929 19.10.1929 – 15.10.1930 20.7.1933 – 5.10.1933 10.12.1937 – 11.6.1938	<b>Luchs</b> ? 10.1932 – ? 10.1933 23.9.1937 – 16.2.1938
<b>Falke</b> 1.6.1929 – 19.10.1929 11.6.1938 – 4.3.1939	<b>Illis</b> 6.2.1932 – 1.10.1932 16.3.1937 – 1.2.1938	<b>Tiger</b> 19.7.1937 – 10.12.1937
<b>Greif</b> 29.9.1928 – 16.2.1929 21.9.1931 – 7.12.1932 29.3.1938 – 1.11.1938	<b>Jaguar</b> 25.9.1931 – 1.10.1932 16.3.1937 – 3.6.1937	<b>Wolf</b> 30.8.1931 – 6.2.1932 30.6.1937 – 9.12.1937



niczna wyprawa (2 kwietnia – 18 czerwca), tym razem na wody Morza Śródziemnego. Na jej trasie znalazły się Vigo, Lizbona, Catania, Argostolion, Split i Mahon. W czerwcu 1931 roku krążownik *Königsberg* wraz z 4 torpedowcami uczestniczył w Libawie (Liepāja) w uroczystościach związanych z 10 rocznicą utworzenia lotewskiej marynarki wojennej, by następnie odwiedzić porty południowego wybrzeża Półwyspu Skandynawskiego. Rok później *Königsberg* wraz z 5 torpedowcami złożył oficjalną wizytę w stolicy Szwecji. W końcu w roku 1934 4 półflotylla złożyła wizytę w Kopenhadze. Krótkie, jednodniowe wizyty w zagranicznych portach były czymś zupełnie codziennym.

Wraz z dojściem do władzy partii NSDAP sytuacja w Niemczech i we flocie zaczęła się szybko zmieniać. Z dniem 14 marca 1933 roku na rozkaz prezydenta Hindenburga z flag marynarki wojennej zniknęły czarno-czerwono-żółte kręgi, tak drażniące wszystkich którzy służyli we flocie kajzerowskiej a stanowili oni większość korpusu oficerskiego. 25 września wprowadzono, a właściwie przywrócono stanowisko Dowódcy torpedowców (Führer der Torpedoboote – F.d.T.), na którym spoczęła odpowiedzialność za ukończenie, zaopatrzenie oraz szkolenie bojo-

we torpedowców i kutrów torpedowych a w czasie wojny również za prowadzenie szeregu operacji z ich udziałem. Początkowo stanowisko to zajmował FKpt. (kmdr por.) Kurt Fricke, którego zmienił FKpt. Oskar Kummetz a następnie KptzS (kmdr) Günther Lütjens. Okretem flagowym F.d.T. był nieprzerwanie *Leopard*, natomiast z dniem 1 maja 1937 r. funkcję tę przejął najnowszy niszczyciel *Leberecht Maass*.

Kolejna fala zmian przypadła na rok 1935. Podpisanie brytyjsko-niemieckiego układu otworzyło drogę do szybkiego wzmocnienia niemieckiej floty. Z dniem 21 maja przyjęła ona oficjalnie nazwę Krigsmarine, 7 listopada wprowadzono nową banderę ze swastyką zaś na dziobowych nadbudówkach okrętów pojawił się herb państwowy – faszystowski orzeł. Nastąpiły zmiany struktury organizacyjnej sił torpedowych. Z dniem 1 października zlikwidowano półflotyllę, które przeformowano na flotyllę. Starym torpedowcom wyznaczono drugorzędne role, przykładowo *T 196* został okrętem flagowym Dowódcy Trałowców, *T 157* i *T 158* zostały przydzielone flotyllom trałowców, *T 155* i *T 190* – inspekcji broni podwodnej, a *T 153* – szkole artylerii morskiej.

**Organizacja sił torpedowych na 1 października 1935 r.**

- 1 flotylla (Świnoujście) – *G 7*, *G 8*, *G 11*;
- 2 flotylla (Świnoujście) – *Leopard*, *Luchs*, *Albatros*, *Seeadler*;
- 3 flotylla (Wilhelmshaven) – *Tiger*, *Il-tis*, *Jaguar*, *Wolf*;
- 4 flotylla (Wilhelmshaven) – *Greif*, *Falke*, *Kondor*, *Möwe*;

### Hiszpańskie preludium

Bunt wojskowy, który wybuchł w Hiszpanii 1 lipca 1936 rok rozpoczął trwającą 3 lata wojnę domową. Nie minął tydzień jak nazistowskie kierownictwo, nie kryjące swej sympatii do gen. Franco, skierowało do brzegów Półwyspu Pirenejskiego pokaźną eskadrę. 24 lipca pancerniki „kieszonkowe” *Deutschland* (pod flagą wiceadm. Carlsa), *Admiral Scheer*, lekki krążownik *Köln* i 2 flotylla torpedowców KKpt. Mayera w pełnym składzie opuściły Wilhelmshaven. Tym samym rozpoczęto regularne wyjścia niemieckich okrętów na wody hiszpańskie, które na najbliższe 2 lata stały się ich najważniejszymi działaniami bardzo podobnymi do operacji bojowych.

Swą obecnością Niemcy wspierali buntowników. Najbardziej wołającym o pomstę do nieba przykładem wtrącania się w przebieg wojny domowej była operacja „Ursula”. To niewypowiedziana wojna przeciw republikanom, której

Bardzo ciekawa fotografia ruf torpedowców wykonana w Świnoujściu pod koniec lat 30-tych. Z lewej widoczny *Möwe* z jego charakterystyczną krążowniczą rufą, w środku jednostka typu 23, z prawej typu 24.





Jeden z torpedowców zmagających się ze sztormem w Zatoce Biskajskiej. Okres wojny domowej w Hiszpanii na co wskazują pasy w barwach narodowych na dziobowej wieży artyleryjskiej.  
Fot. zbiory Jarosław Malinowski

rezultatem było zatopienie hiszpańskiego okrętu podwodnego C-3 torpedami niemieckiego U 34 (KptLt. Grosse) w dniu 12 grudnia 1936 roku. Okręty nawodne ograniczały się do patrolowania wybrzeża, ochrony własnych statków handlowych, jednak niekiedy przeprowadzały rozpoznanie w interesach floty nacjonalistów bądź prowadziły pasywne przeciwdziałanie flocie republikańskiej. Patrolowanie wybrzeża wiązało się z częstymi wejściami do portów kontrolowanych przez frankistów. Miały też miejsce wejścia do włoskich baz morskich i czasowe z nich korzystanie. Początkowo duże okręty zmieniały się średnio co 2 miesiące a torpedowce co 4-6 tygodni, z czasem jednak te okresy uległy wydłużeniu.

*Seeadler*, *Albatros*, *Leopard* i *Luchs* operowały na Zatoce Biskajskiej, zabezpieczając ewakuację Niemców i innych cudzoziemców do Francji, przebywały również w Maladze i Sewilli. Jeden z torpedowców starł się z republikańskim okrętem podwodnym. Doszło do tego w poniższych okolicznościach. Okręt podwodny pod dowództwem por. mar. Juan García de la Mata Pérez (pozostałych oficerów jednostki republikańskie aresztowali) od 23 lipca 1936 r. operował w Cieśninie Gibraltarskiej i na jej zachodnich podejściach, przechwytyując zagraniczne statki zmierzające do portów kontrolowanych przez nacjonalistów. 28 lipca jednostka blokowała dostęp do marokańskiego portu Larache (obecnie marokańskie Al-Araisz) dla niemieckiego statku *Cebu*, 14 sierpnia zatrzymała włoski parowiec *Nereide* idący

do Melilli, jednak interwencja włoskiego niszczyciela *Antonio da Noli* spowodowała uwolnienie transportowca.

Po dwóch dniach okręt podwodny próbował zatrzymać angielski statek *Marklin*, który jednak zdołał osiągnąć Melillę pod eskortą niszczyciela. 24 sierpnia w rejonie ujścia Gwadalquivir C-2 wykrył niemiecki statek *Laneck* i zbliżył się do niego, jednak interwencja dowodzonego przez KptLt. von Davidsona *Leoparda* zapobiegła przechwyceniu statku. Tym niemniej jednak obecność okrętu podwodnego zmusiła parowiec do zawinięcia do Lizbony.

Czwórka torpedowców pozostawała na wodach hiszpańskich do 31 sierpnia. W ich ślady poszły pary – *Möwe* i *Kondor* (23 sierpnia – 4 października), *Tiger* i *Ilitis* (15 września – połowa października). W dniu 28 września w kolejny rejs wyszła 2 flotylla. W końcu października *Seeadler* wszedł na mieliznę w pobliżu Kadyksu i zmuszony był do powrotu do Niemiec z tylko jedną pracującą turbiną eskortowany przez *Albatros*. Inne źródła co prawda mówią że awarię usunięto na miejscu i do czasu powrotu 29 listopada zespół działał w pełnym składzie. W dniu 19 listopada na wymianę wyruszyła 3 flotylla, jednak w czasie wychodzenia z Kanału La Manche sztorm uszkodził urządzenia sterowe *Wolfa*, co zmusiło okręt do wejścia na remont do francuskiego Brestu, w którym przebywał do 1 grudnia by już 19 grudnia powrócić wraz z pozostałymi jednostkami do Niemiec.

Zimowe sztormy na Biskajach potwierdziły obawy o stateczność torpe-

dowców, wobec czego czasowo przerwano ich dalsze ekspedycje na wody hiszpańskie. Poza tym Komitet ds. Nieinterwencji ustanowił od połowy kwietnia 1937 roku strefy patrolowania wzdłuż całego hiszpańskiego wybrzeża w których służbę pełnić miały okręty państw neutralnych. Celem tej akcji było przecięcie potoku napływających do Hiszpanii ochotników, broni i sprzętu wojskowego. Przy tym floty brytyjska i francuska (Związek Radziecki odmówił udziału w patrolowaniu) operowały u wybrzeży zajętych przez frankistów, a niemiecka i włoska – przez republikańców. Niemcy nadzorowali strefę No 4, obejmującą wybrzeże śródziemnomorskie od przylądka Gata (na wschód od Almerii) do przylądka Oropesa (ujście rzeki Mijares). Okręty niemieckie pełniły służbę tak gorliwie, że kontrola zmieniała się w prawdziwą blokadę na korzyść buntowników.

Pierwszy rejs w roku 1937 przeprowadziła znów 2 flotylla FKpt. Wilhelma Meisela. W połowie maja *Seeadler*, *Albatros*, *Leopard* i *Luchs* wraz z pancernikami „kieszonkowymi” *Deutschland* i *Admiral Scheer* przybyły na wyspę Ibiza. Tym razem jednak pobyt na lazurowych wodach Morza Śródziemnego nie okazał się spokojnym. 26 maja na redzie Palma na Majorce *Albatros* był atakowany, na szczęście nieskutecznie, przez republikańskie lotnictwo. *Deutschland* miał mniej szczęścia, 29 maja w czasie nalotu pary bombowców typu SB-2 okręt został poważnie uszkodzony, zginęło 31 a rany odniosło dalszych 83 członków załogi. W ramach środków

## Rejsy torpedowców typ 23/24 na wody Hiszpanii

Data wyjścia	Uczestniczące torpedowce	Data powrotu
24.7.1936	<i>Albatros, Seeadler, Leopard, Luchs</i>	31.8.1936
11.8.1936	<i>Möwe, Kondor</i>	15.9.1936
20.8.1936	<i>Greif, Falke</i>	23.9.1936
23.8.1936	<i>Jaguar, Wolf</i>	4.10.1936
15.9.1936	<i>Illtis, Tiger</i>	? 10.1936
28.9.1936	<i>Albatros, Seeadler, Leopard, Luchs</i>	29.11.1936
19.11.1936	<i>Illtis, Jaguar, Tiger, Wolf</i>	19.12.1936
10.5.1937	<i>Albatros, Seeadler, Leopard, Luchs</i>	26.6.1937
3.6.1937	<i>Illtis, Tiger</i>	7.7.1937
10.6.1937	<i>Falke, Greif, Kondor, Möwe</i>	8.8.1937
30.7.1937	<i>Albatros, Seeadler, Leopard, Luchs*</i>	7.10.1937
6.10.1937	<i>Falke, Greif, Kondor, Möwe</i>	14.3.1938
19.3.1938	<i>Illtis, Tiger, Wolf</i>	26.6.1938
? 6.1938	<i>Leopard, Luchs</i>	15.8.1938

*Luchs* powrócił 29.9.1937

odwetowych Niemcy postanowili zaatakować Almerię. Wczesnym rankiem 31 maja *Admiral Scheer* (KptS Cilliax) podszedł do miasta i otworzył ogień. Głównym celem miał być stary republikański pancernik *Jaime I*, który jednak 3 dni wcześniej przeszedł na remont do Kartagenu. Ochroniające *Scheera* torpedowce wystrzeliły 30 pocisków do baterii nadbrzeżnych jednak same znalazły się pod ostrzałem, lecz był on bardzo niecelny, zaledwie jedna salwa upadła w pobliżu *Albatrosa*. Bombardowanie miasta spowodowało ofiary wśród lud-

ności cywilnej i doprowadziło do międzynarodowej izolacji Niemiec.

26 czerwca flotylla połączyła się na redzie El Ferrol z krążownikami *Köln* i *Leipzig* i razem odeszły do Niemiec. Na ich zmianę wyruszyły *Illtis* i *Tiger* ze składu 3 flotylli (*Jaguar* i *Wolf* pozostawały w tym czasie w rezerwie), które pozostały na ciepłych śródziemnomorskich wodach do 7 lipca. Później nadszedł czas 4 flotylli która od 16 lipca do 8 sierpnia pełniła służbę razem z pancernikiem „kieszonkowym” *Admiral graf Spee* oraz krążownikami *Karlsruhe* i *Nürnberg*.

Zmienił je *Admiral Scheer* z torpedowcami *Seeadler*, *Albatros*, *Leopard* i *Luchs*, który przybył do Hiszpanii 30 lipca i pozostawał aż do 7 października. (*Luchs* odszedł na ojczyste wody już 29 września). W czasie tego rejsu torpedowce zawinęły na 3 dni do włoskiego portu Livorno. Po powrocie do domu, 2 Flotylla została z dniem 6 listopada 1937 r. rozformowana, *Leopard* i *Luchs* przeszły do rezerwy a *Albatros* i *Seeadler* przydzielono do dywizjonów niszczycieli.

W dniu 6 października, po zakończeniu tradycyjnych jesiennych manewrów floty, do Hiszpanii skierowano *Deutschland* wraz z 4 flotyllą (FKpt. Karl Hoffman). Pięciomiesięczny pobyt okrętów okazał się najdłuższym w hiszpańskim okresie torpedowców. Do 14 marca 1938 r. *Greif*, *Falke*, *Kondor* i *Möwe* działały na Morzu Śródziemnym, odwiedzając w listopadzie włoską bazę Gaeta zaś Nowy Rok witając w Neapolu. Po powrocie do Niemiec wszystkie jednostki trafiły do remontu.

Od 19 marca do 26 czerwca 1938 służbę na hiszpańskich wodach pełniły *Illtis*, *Tiger* i *Wolf* które towarzyszyły pancernikowi „kieszonkowemu” *Admiral Scheer*. W czerwcu skierowano tam *Leoparda* i *Luchsa* jednak ich rejs okazał się bardzo krótki. Niemieckie władze podjęły decyzję o wycofaniu się z patrolowania hiszpańskiego wybrzeża a 15 sierpnia ostatnie ze znajdujących się tam okrętów – *Deutschland* i dwa torpedowce – powróciły do kraju.

*Seeadler* z niemiecką eskadrą u hiszpańskich wybrzeży.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski







Jaguar w Kilonii w latach 30-tych w nowych barwach. Pozostałe dwa torpedowce nadal w starym czarnym malowaniu. Fot. zbiory Reinhard Kramer

W czerwcu 1938 roku zgodnie z propozycją dowódcy floty adm. Hermana Boehma, została zmieniona struktura organizacyjna sił torpedowych Krigsmarine. Pozostawiono jedynie 3 flotylle wszystkie bazujące w Wilhelmshaven. W składzie floty pozostało raptem 9 torpedowców, *Jaguar* w okresie od czerwca 1937 do kwietnia 1939 był przydzielony Szkole Artylerii Okrętowej, zaś *Falke* i *Kondor* pozostawały w rezerwie. Taki schemat organizacyjny obowiązywał do 4 kwietnia 1939 r. gdy rozformowano 4 flotylle a wchodzące w jej skład okręty rozdzielono pomiędzy 5 i 6 flotylle.

**Organizacja sił torpedowych na 1 lipca 1938 r.** (bez jednostek przydzielonych do innych zespołów i znajdujących się w rezerwie)

- 4 flotylla – *Leopard*, *Luchs*, *Seeadler*
- 5 flotylla – *Greif*, *Albatros*, *Möwe*
- 6 flotylla – *Tiger*, *Iltis*, *Wolf*

Ostatni przedwojenny rok był zajęty intensywnym szkoleniem bojowym rzadko tylko przerywanym różnymi uroczystościami. W dniach 19-22 sierpnia 1938 r. w Kilonii odbyła się wielka morska parada z okazji wodowania krążownika *Prinz Eugen* w którym uczestniczył Adolf Hitler i węgierski regent Miklos Horthy (w latach I wojny światowej dowodzący austro-węgierskim drednotem o takiej nazwie). Nie mniej pompatyczny przebieg miało wodowanie okrętu liniowego *Bismarck* w Hamburgu 14 lutego następnego roku.

W marcu 1939 *Greif* (pod flagą d-cy 5 flotylli KKpt. Rudolfa Heyke), *Möwe*,

*Seeadler*, *Iltis*, *Wolf* i *Leopard* w składzie silnej eskadry (3 okręty liniowe, 3 krążowniki, 7 niszczycieli) uczestniczyły w okupacji Memel (Kłajpedy). Jedyne „duży” okręt floty litewskiej – *Prezidentas Smetona* (dawny niemiecki trałowiec okresu I wojny światowej) nie mógł w niczym temu przeszkodzić. Po wejściu na redę Hitler przeszedł z pokładu *Deutschland* na *Leoparda* który dowodził go do nabrzeża skąd führer wyruszył do miejskiego teatru, w którym wygłosił mowę o powrocie miasta w skład Rzeszy.

#### Początek działań bojowych

w dniu 23 sierpnia 1939 r. niemiecka flota otrzymała rozkaz na bojowe rozwinięcie w ramach przygotowanego ataku na Polskę. Okręty pobrały zapasy bojowe i zajęły pozycję na Zachodnim Bałtyku. Dla torpedowców to przejście wiązało się z pierwszą stratą. W nocy 27 sierpnia na niszczycielu *Max Schultz* doszło do awarii kotłów. Po usunięciu awarii, okręt z 17 węzłową prędkością doganiał zespół znajdujący się na wschód od wyspy Bornholm. Jednostki szły w pełnym zaciemnieniu, w związku z tym o godz. 02:34 obserwatorzy niszczyciela zauważyli 2 torpedowce na prawo przed dziobem a kolejny z lewej burty. Odległość do torpedowców wynosiła 300 – 400 m co utrudniało ich ominięcie. Minutę później dziób *Schultza* uderzył w burtę torpedowca *Tiger*. Uszkodzenia okazały się fatalne i o 03:13 *Tiger* poszedł na dno, zginęło

2 członków załogi a dalszych 6 odniosło rany<sup>6</sup>.

Z chwilą rozpoczęcia działań bojowych torpedowce 5 flotylli (*Greif*, *Möwe*, *Albatros*, *Kondor*, *Falke* – d-ca KKpt. Rudolf Heyke) i 6 flotylli (*Leopard*, *Luchs*, *Seeadler*, *Iltis*, *Wolf* – d-ca KKpt. Georg Waue) zostały włączone do zabezpieczenia pół minowych stawianych na pozycji „Westwall”. W okresie między 3 a 30 września została postawiona linia zapór od granicy niemiecko-holenderskiej do szerokości Lim-fjord. Po zakończeniu tego zadania torpedowce skierowano do prowadzenia kontroli statków handlowych w strefie cieśnin bałtyckich. Pierwszą tego rodzaju operację przeprowadził niszczyciel *Richard Beitzen* w parze ze starym torpedowcem *T 107* (eks-G 7). W dniach 26 – 28 września *Leopard*, *Seeadler*, *Iltis* i *Wolf* wraz z 3 niszczycielami patrolowały Kattegat, przeprowadzając kontrolę 45 statków. W analogicznej operacji 3-5 października uczestniczyły *Greif*, *Falke* i *Albatros* a 17-19 października – *Leopard*, *Iltis* i *Wolf*.

Nastąpiły również zmiany w strukturze organizacyjnej. 26 października dowódcą torpedowców został komodor Friedrich Bonte a 30 listopada niszczyciele wyłączono z podporządkowania F.d.T. i na stanowisko dowódcy mianowano KptzS Hansa Bütowa, który zaj-

6. *Tiger* był pierwszym niemieckim okrętem bojowym który zatonął od czasów tragedii w Scapa Flow 21 czerwca 1919 r. i jedyną jednostką typu 23/24, która zginęła na wodach Bałtyku.

mował je aż do czasów jego likwidacji w kwietniu 1942 r.

Jesień 1939 r. zaznaczyła się aktywnymi działaniami minowymi niemieckich niszczycieli u wschodnich wybrzeży Anglii. Dla zabezpieczenia działających okrętów przed możliwym przechwyceniem przez Royal Navy w rejonie wyspy Terschelling, Niemcy rozwinęli krążowniki które były osłaniane przez torpedowce. W nocy 13 listopada *Leopard*, *Seeadler*, *Iltis* i *Wolf* eskortowały *Nürnberg* i *Königsberg*, 17-18 listopada – *Nürnberg* i *Leipzig* a 18-19 jedynie *Leipzig*. W czasie fatalnego dla niemieckich krążowników wyjścia 13 grudnia brak było eskorty, co pozwoliło brytyjskiemu okrętowi podwodnemu *Salmon* na bezkarne storpedowanie *Nürnberg* i *Leipzig*. Zresztą obecność torpedowców prawdopodobnie też niczego by nie zmieniła – ich możliwości wykrywania i niszczenia okrętów podwodnych były nader skromne.

21 listopada 4 okręty ze składu 6 flotylli weszły w skład sił, które zabezpieczały wyjście w morze okrętów liniowych *Scharnhorst* i *Gneisenau* (2 dni później okręty te zatopiły krążownik pomocniczy *Rawalpindi*) a 23-25 listopada w składzie zespołu wiceadm. Denscha (pancernik *Deutschland*, krążowniki *Leipzig* i *Köln* oraz 5 niszczycieli) prowadziły poszukiwania statków handlowych na wodach Skagerraku. W dniach 14-16 grudnia w cieśninach bałtyckich bardzo efektywnie działały *Jaguar* i *Seeadler* które zatrzymały na

podstawie prawa przynależności 6 statków handlowych. Ostatnia tego rodzaju operacja miała miejsce 19-20 lutego 1940 r. gdy w Skagerraku operowała grupa składająca się z 3 niszczycieli i torpedowców *Leopard* i *Luchs*.

Takie natężenie działań nie mogło pozostać bez wpływu na stan techniczny nie najnowszych już okrętów. Dla utrzymania liczby torpedowców w stanie gotowości bojowej OKM było zmuszone jeszcze w grudniu skierować na remont profilaktyczny 3 okręty ze składu 5 flotylli (*Albatros*, *Kondor*, *Möwe*), a w styczniu podążyła za nimi połowa składu 6 flotylli (*Wolf*, *Jaguar*, *Iltis*). Ten ostatni trafił do stoczni nie z własnej woli. W nocy 31 stycznia w Zatoce Helgolandzkiej torpedowiec przypadkowo staranował powracający z rejsu bojowego okręt podwodny *U 15*. Uderzenie było tak silne, że okręt podwodny natychmiast zatonał z całą liczącą 25 ludzi załogą a torpedowiec potrzebował 4 miesięcznego remontu.

Wiosną 1940 torpedowce dwukrotnie zabezpieczały wyjście w morze krążowników pomocniczych, 31 marca *Atlantis* (*Leopard* i *Wolf*) a 6 kwietnia – *Orion* (*Seeadler* i *Luchs*). Generalnie jednak działania niemieckich torpedowców w okresie pierwszych 7 miesięcy wojny trudno uznać za godne uwagi.

### Operacja norweska

Atak na Norwęgę (operacja „We-serübung”) był największą operacją niemieckiej floty w czasie II wojny

światowej. Uczestniczyło w nim 8 torpedowców typu 23/24.

### Torpedowce biorące udział w działaniach w Norwegii, kwiecień 1940 r.

#### • Grupa III (Bergen)

*Wolf* (Olt. Broder Peters, okręt flagowy dowódcy 6. flotylli – KKpt. Hansa Marksa), *Leopard* (KptLt. Hans Trummer);

#### • Grupa IV (Kristiansand, Arendal)

*Luchs* (KptLt. Karl Kaßbaum, okręt flagowy dowódcy F.d.T. – KptzS Hansa Bütowa); *Greif* (KptLt. Wilhelm-Nikolaus Freiherr von Lyncker, okręt flagowy d-cy 5. flotylli – KKpt. Wolfa Henne), *Seeadler* (KptLt. Franz Kohlhauf);

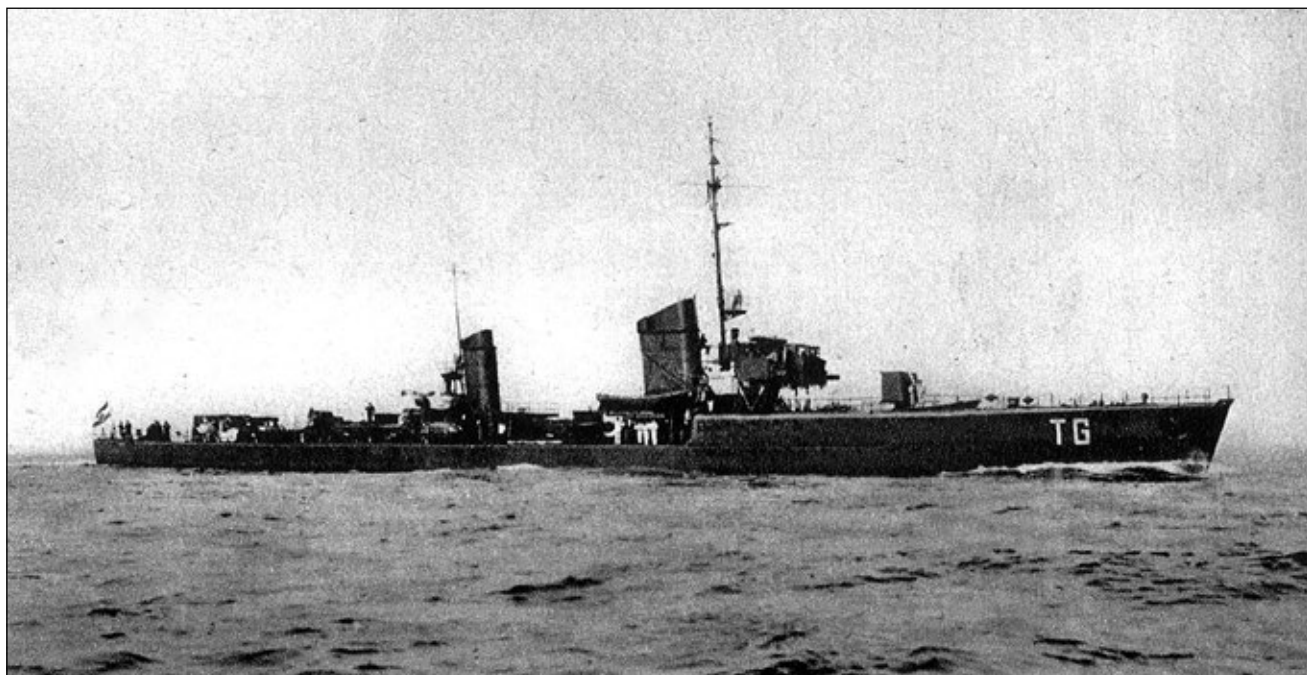
#### • Grupa V (Oslo)

*Albatros* (KptLt. Siegfried Strelow), *Kondor* (KptLt. Hans Wilcke), *Möwe* (KptLt. Helmut Neuss);

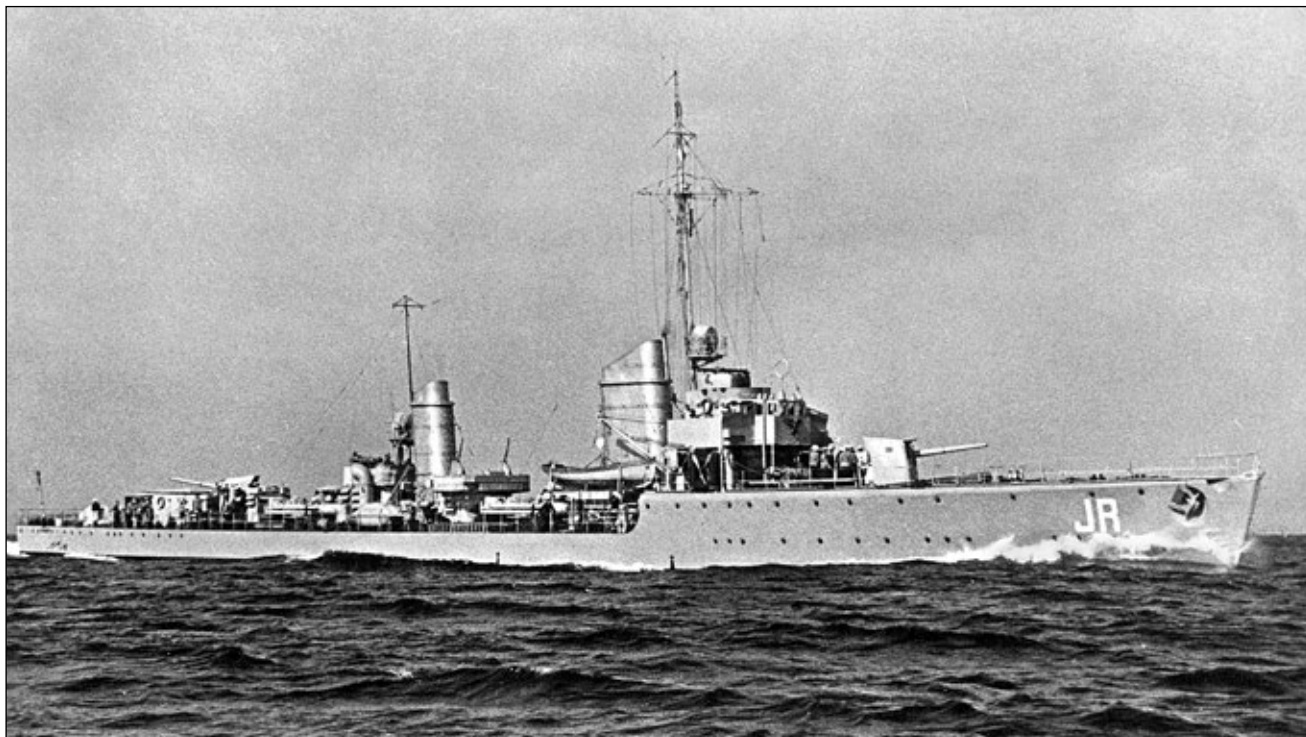
*Wolf* (okręt flagowy d-cy 6 flotylli KKpt. Hansa Marksa) i *Leopard* weszły w skład grupy III kontradm. Huberta Schmunda obejmującej także krążowniki *Köln* i *Königsberg*, szkolny okręt artyleryjski *Bremse*, 5 kutrów torpedowych z okrętem bazą *Carl Peters* i 2 uzbrojone trawlerzy. Zadaniem grupy było zdobycie portu Bergen. Zespół wyszedł z Wilhelmshaven krótko przed północą 7 kwietnia. Na podejściu do punktu końcowego *Wolf* (jego młody d-ca Olt.(por.) Broder Peters nie nabył jeszcze dostatecznego doświadczenia) zderzył się z kutrem torpedowym *S 19*. Atak wyznaczony był na rano 9 kwietnia napotkał jednak na dzielny opór ze strony norweskich baterii nadbrzeżnych, które

Pechowy *Tiger*, który został staranowany przez niszczyciel *Max Schultz* w nocy 27 sierpnia 1939 roku.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz







Jaguar sfotografowany krótko przed wybuchem wojny.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski

zdołały poważnie uszkodzić *Königsberg*. Tym niemniej jednak Niemcy wykonali zadanie. Wysadzone z torpedowców grupy desantowe opanowały baterie od strony lądu, co otworzyło drogę do portu. Po wykonaniu zadania *Köln* jeszcze tego samego wieczora, eskortowany przez torpedowce wyruszył w drogę powrotną i szczęśliwie osiągnął Niemcy. Uszkodzony *Königsberg* pozostał w Bergen gdzie następnego ranka został zatopiony przez brytyjskie lotnictwo.

Zadaniem grupy IV, którą dowodził KptzS Friedrich Rieve, było opanowanie miast Kristiansand i Arendal. W skład grupy wchodził krążownik *Karlsruhe*, torpedowce *Greif*, *Seeadler*, *Luchs* oraz 7 kutrów torpedowych wraz okrętem bazą *Tsingtau*. *Luchs* był flagowcem Dowódcy Torpedowców KptzS Hansa Bütowa. Okręty przyjeły na pokład wojsko i rankiem 8 kwietnia wyszły w morze. Wspaniała widoczność w pierwszej połowie doby zmuszała obserwatorów do nieustannej uwagi, wiadomo było o obecności sporej liczby brytyjskich okrętów podwodnych na podejściach do Skagerraku. Za to wieczorem opadła gęsta mgła w której „zgubił” się torpedowiec *Greif*, na pokładzie którego znajdował się oddział przeznaczony do opanowania Arendal. D-ca 5 flotylli KKpt. Wolf Henne który podniósł na okręcie swój znak postanowił odłączyć się od zespołu by wykonać postawione zadanie, nie powiadomił jednak o tym d-cy grupy. De-

sant w Arendal został przeprowadzony sprawnie, za to w Kristiansand pojawiły się przeszkody. *Karlsruhe* pięciokrotnie próbował wdrzeć się do zatoki jednak za każdym razem wycofywał się pod ogniem baterii nadbrzeżnych. Tylko dzięki wsparciu bombowców Luftwaffe, które zdusiły opór norweskich artylerzystów, około południa desant wykonał postawione zadania.

Wieczorem krążownik wraz z 3 torpedowcami opuścił port. Trasa grupy przecinała jednak pozycję zajmowaną przez brytyjski okręt podwodny *Truant* (Lt.-Cdr. Hutchinson). Około 20:00 okręt odpalił salwę w kierunku niemieckich jednostek. Jedna z torped trafiła *Karlsruhe* w środek prawej burty. Torpedowce przez jakiś czas próbowały zniszczyć okręt podwodny jednak bez żadnych rezultatów. Uszkodzenia krążownika okazały się fatalne. O godz. 20:45 *Seeadler* i *Luchs* rozpoczęły zdejmować podstawową część załogi po czym wyruszyły do Kilonii. Po półgodzinie na pokład *Greifa* przeszła reszta załogi a o 22:50 torpedowiec odpalił w kierunku *Karlsruhe* 2 torpedy które ostatecznie przesądziły los krążownika.

Najsilniejszym z niemieckich zespołów była grupa V kontradm. Kummetsa przeznaczona do opanowania Oslo. W jej skład wchodziły ciężkie krążowniki *Bliicher*, *Lützow* (eks-pancernik „kieszonkowy” *Deutschland*), lekki krążownik *Emden* (III), torpedowce *Albatros*, *Kondor*,

*Möwe*, 8 kutrów trałowych (Raumboote) oraz 2 uzbrojone trawlerzy.

Z torpedowców tej grupy najważniejszą rolę odegrał *Albatros*, którym dowodził KptLt. Siegfried Strelow. Wieczorem 8 kwietnia gdy zespół znajdował się w Kattegacie, torpedowiec uniemożliwił atak brytyjskiego okrętu podwodnego *Triton*. Do następnego spotkania z przeciwnikiem doszło u wejścia do Oslofjordu. Niewielki norweski dozoruwiec *Pol III* oświetlił niemieckie okręty reflektorem i wezwał do podania przynależności państwowej. Admirał rozkazał idącemu jako pierwszy *Albatrosowi* przechwycić przeciwnika.

Torpedowiec zbliżył się do dozoruwca i nakazał przerwanie pracy radiostacji. W odpowiedzi padł strzał. Oczywiście zmobilizowana jednostka wielorybnicza o tonażu 214 BRT, uzbrojona w pojedyncze działo kal. 76 mm nie miała praktycznie żadnych szans. Przed dziobem *Albatrosa* wzbila się fontanna wody i Niemcy otwarli natychmiast ogień. Pierwszy pocisk zerwał stengę z anteną radiową, drugi trafił w mostek a trzeci eksplodował we wnętrzu kadłuba wywołując pożar. Dowódca norweskiego okrętu kpt. Welding-Olsen stracił w wyniku wybuchu obie nogi, lecz by nie pozbawiać ducha swej załogi wyskoczył za burtę. Około północy *Pol III* zniknął pod wodą a *Albatros* podniósł z wody 14 rozbitków.

Następnym epizodem było opanowanie bazy morskiej Horten i starcie nie-



mieckich torpedowców z norweskim stawiaczem min *Olaf Tryggvason* o którym można spotkać w literaturze liczne choć w większości niedokładne relacje. Szereg autorów przypisuje nawet norweskiej jednostce zatopienie *Albatrosa*. W rzeczywistości jednak wydarzenia miały poniższy przebieg.

Do wysadzenia desantu w Horten skierowano motorowe kutry trałowe *R 17* i *R 21*. Ze znajdujących się w bazie norweskich okrętów jedynie *Tryggvason* i trałowiec *Rauma* znajdowały się w gotowości bojowej, pozostałe przechodziły remont. O godz. 04:35 „Raumbooty” z desantem weszły do zatoki gdzie trafiły pod ostrzał. Celne salwy zmieniły *R 17* w płonący wrak, nie mogły jednak odwrócić desantu. Po około 2 godzinach do Horten podeszły torpedowce. Czołowy *Albatros* powoli przesunął się wejściowym farwaterem gdy *Tryggvason* przeniósł na niego ogień artyleryjski. Sytuacja była wyraźnie niekorzystna dla Niemców. Stawiacz min posiadał przewagę uzbrojenia artyleryjskiego (4x120 mm) a do tego jeszcze na torpedowcu nie od razu ustalono skąd padały strzały. Gdy zlokalizowano przeciwnika, okazało się, że ogień do niego mogło prowadzić jedynie działo dziobowe. Widząc brak perspektyw pojedynku ogniowego d-ca *Albatrosa* wyprowadził okręt tyłem z pola ostrzału. Idący jako drugi *Kondor* wykonał szeroki zwrot i skrył się we mgle. Warto jednak zaznaczyć, że

*Ilitis* w sztormie, jesień 1939 roku.

obrona nie uchroniła głównej bazy norweskiej marynarki wojennej przed zajęciem przez Niemców, podobnie jak i samego *Tryggvason* który do końca dnia znalazł się pod niemiecką kontrolą.

Następnego dnia *Albatros* i *Kondor* otrzymały rozkaz wysadzenia desantu w celu opanowania norweskich baterii nabrzeżnych znajdujących się na wyspach południowej części Oslofjordu. Podchodząc do wyspy Bolårne *Albatros* trafił pod ostrzał, wykonując unik o godz. 13:18 wszedł na podwodną skałę. Widząc powagę sytuacji (uszkodzenia, pożar, duże przebicie na dziobie) KptLt. Strelow rozkazał opuścić i pozostawić okręt. Na szczęście obyło się bez ofiar. W dniu 4 maja torpedowiec został zdjęty z kamieni, jednak z uwagi na skalę uszkodzeń postanowiono go nie odbudowywać. Został rozebrany na złom w norweskim miasteczku Moss. Nazwę *Albatros* 13 kwietnia otrzymał zdobyczny *Olaf Tryggvason*, na pokład którego została przeniesiona cała załoga torpedowca. Jednakże już 1 czerwca nazwę stawiacza min zmieniono na *Brummer*. KptLt. Strelow następnie objął zdobyczny torpedowiec *Löwe* (eks-norweski *Gyller*) a w sierpniu 1941 r. okręt podwodny *U 435*, na którego pokładzie zdobył Krzyż Rycerski i zginął u brzegów Portugalii 9 lipca 1943 r.

Po działaniach w składzie grup szturmowych torpedowce w całości skierowano do eskortowania dużych okrętów

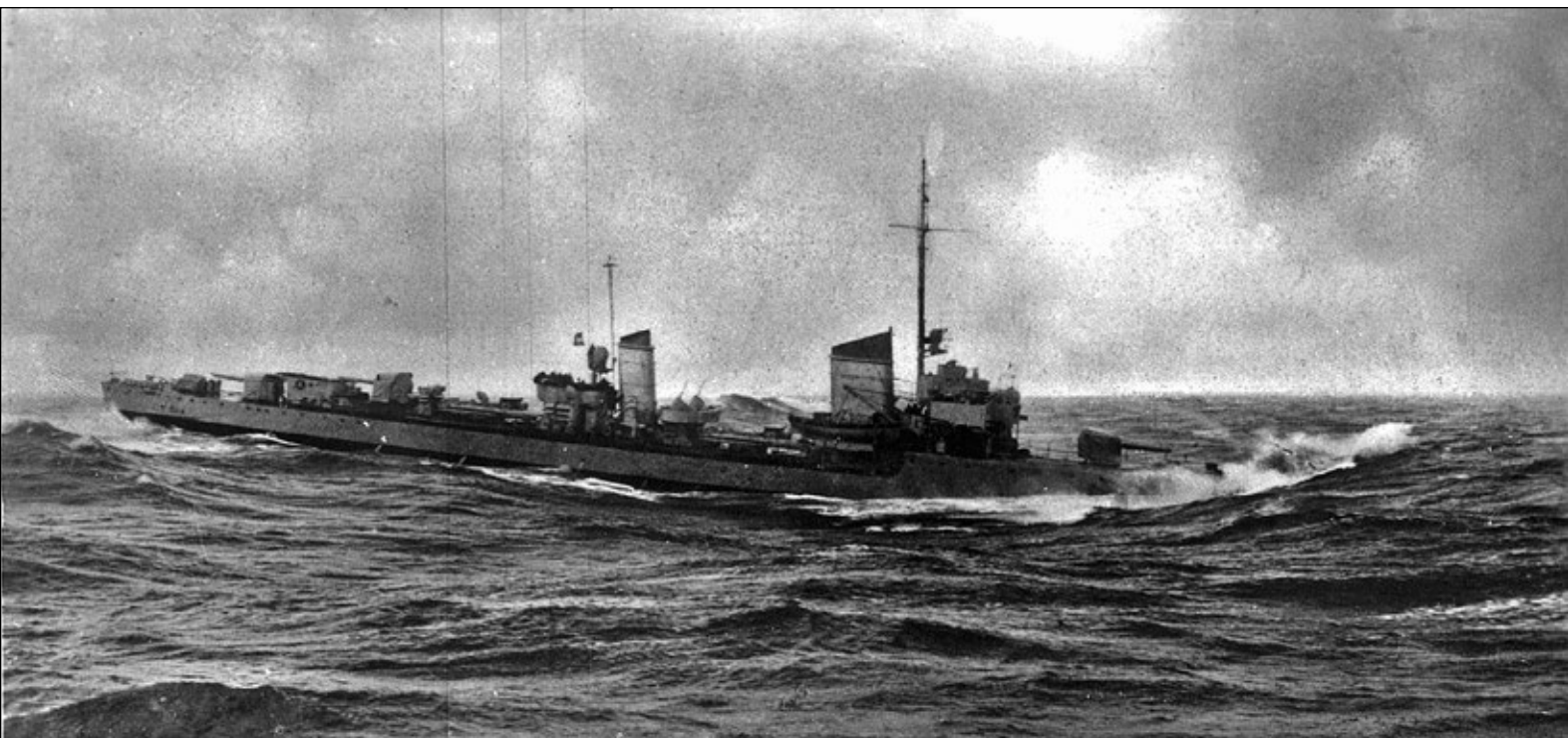
bojowych i najcenniejszych transportowców na trasie między Zatoką Kiłską a portami południowej Norwegii. Przede wszystkim miały one strzec swych „podopiecznych” przed nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi, jednak bardzo szybko okazało się że uzbrojenie pop „drapieżników” nie odpowiadało stawianym wymaganiom. W dniu 14 kwietnia eskorta złożona z *Jaguar*, *Falke*<sup>7</sup> i eskortowca *F 5* nie była w stanie zapobiec zatopieniu szkolnego okrętu artyleryjskiego *Brummer* przez brytyjski okręt podwodny *Sterlet*.

Tego też dnia i z tej samej przyczyny zostało faktycznie przerwane stawianie zapory minowej w zachodniej części Kattegatu, które miały przeprowadzić stawiacze min *Hansestadt Danzig* i *Kaiser* eskortowane przez *Greif*, *Seeadler* i *Möwe*. W trakcie prowadzonej operacji niemieccy sygnaliści stale meldowali o zauważonych peryskopach a torpedowce systematycznie zrzucały bomby głębinowe. W czasie jednego z takich manewrów *Greif* wszedł na mieliznę. Dowódca flotylli przeniósł swój znak na *Möwe*, zaś dla wzmocnienia, do Aarhus w którym skryły się niemieckie okręty, skierowano *Wolfa*. Stawianie min udało się zakończyć dopiero 18 kwietnia.

Niedługo potem ubył ze służby *Luchs*. W dniu 12 kwietnia torpedowiec zde-

7. Te 2 torpedowce dopiero w początkach kwietnia zakończyły remont.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski



rzył się z *UJ 172* w trakcie udzielania pomocy ciężko uszkodzonemu okrętowi *Lützow*, który został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny *Spearfish*. Uszkodzenia torpedowca zostały jednak szybko usunięte.

Następną operację minową w strefie cieśnin przeprowadziły już bez trudności w dniu 24 kwietnia stawiacze min *Roland* i *Cobra*, eskortowane przez *Möwe*, *Leopard*, *Wolf* i *Kondor*. Później Niemcy skierowali swą uwagę na linię zapór „Westwall”. 29 kwietnia *Roland*, *Cobra*, *Preussen* i *Kaiser* postawiły nową porcję min w rejonie Wielkiej Ławicy Rybackiej, eskortę stanowiły *Leopard* i *Wolf*. Prowadzona w warunkach silnej mgły operacja doprowadziła do tragedii. Około godz. 23:00 doszło do awarii maszyny sterowej *Leoparda*. Wykonujący zwrot torpedowiec trafił prosto pod dziób *Preussen* który go staranował. Kadłub torpedowca przełamał się na pół i zatonął. Załogę udało się uratować niemal w komplecie. Ironią losu okazało się, że jedynym poległym był LtZS (ppor.) Marschall – syn dowódcy floty.

W dniu 8 maja *Möwe* eskortujący powracające z Norwegii statki *Palime* i *Pelikan*, został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny *Taku* (Lt.Cdr. Van der Byl) w odległości 60 Mm na zachód od duńskiego portu Tuboren. Eksplozja całkowicie zniszczyła zakończenie rufy, ster i śruby. Do ochrony unieruchomionej jednostki szybko skierowano kutry torpedowe a następnie przybył holownik który z dużym trudem doholował torpedowiec do Wilhelmshaven. Prace remontowe trwały do kwietnia 1941 r.,

zaś do działań bojowych powrócił *Möwe* dopiero wiosną 1943.

Pod przykryciem walk w Norwegii, 4 czerwca *Jaguar* i *Falke* wyprowadzały eskadrę adm. Marschalla (okręty liniowe *Scharnhorst* i *Gneisenau*, ciężki krążownik *Admiral Hipper*, 4 niszczyciele) która wyszła w morze by przeprowadzić operację pod kryptonimem „Juno”. Dwa dni później eskortowały one wychodzący na „łowę” krążownik pomocniczy *Thor*, 10-12 lipca ochraniały przejście do Trondheim krążownika *Nürnberg* a już 15-go wyprowadzały w morze kolejny krążownik pomocniczy – *Pinguin*.

Kolejna duża operacja związana była z przejściem z Trondheim do Niemiec uszkodzonego okrętu liniowego *Scharnhorst*. Torpedowce *Greif*, *Kondor*, *Falke* i *Jaguar* dołączyły do eskorty 21 czerwca w rejonie Bergen. Po odparciu ataku maszyn typu „Swordfish” zespół dotarł do Kilonii 23 czerwca.

Po miesięcznej przerwie piątka torpedowców (*Iltis*, *Jaguar*, *Kondor*, *Luchs* i nowy *T 5*) wyszła na zabezpieczenie stawiaczy min w rejon Wielkiej Ławicy Rybackiej i zaraz po zakończeniu tego zadania ruszył do Norwegii by zabezpieczyć przejście na remont uszkodzonego okrętu liniowego *Gneisenau* (25-27 lipca). Operacja ta kosztowała Niemców utratę torpedowca *Luchs*. W dniu 26 lipca o godz. 15:47, gdy zespół znajdował się na wysokości Stavanger, w środkowej części okrętu nastąpiła eksplozja a po chwili kolejne dwie – wg naszych informacji doszło do wybuchu amunicji. Torpedowiec pękł na dwoje, część rufowa zatонуła

natychmiast a dziobowa utrzymywała się na powierzchni około 3 minut. Zginęło 89 członków załogi a 53 zdołano uratować.

Z pokładu flagowego okrętu liniowego jakoby zauważono ślady torped i peryskop, co mogło wskazywać na atak okrętu podwodnego. Obecnie przyjęto uważać, że *Luchs* padł ofiarą brytyjskiego okrętu podwodnego *Thames* (Lt. Cdr. William Donald Dunkerley). Jednak okręt ten który wyszedł na dozór w rejon Stavanger 22 lipca, nie powrócił do bazy w oznaczonym czasie, to jest 3 sierpnia i utracono z nim łączność. W związku z tym w literaturze rozpowszechniona jest również inna wersja, dziś już odrzucona, zgodnie z którą torpedowiec zatopił inny okręt podwodny – *Swordfish* (Lt. Patrick James Cowell)<sup>8</sup>. W końcu nie można również wykluczyć wejścia torpedowca na dryfującą minę morską, które w trakcie operacji sygnalizowali obserwatorzy krążownika *Nürnberg*.

Tak czy inaczej po tej operacji przedwojenne torpedowce na długi czas opuściły niegościnne północne wody na których poniosły dotkliwe straty.

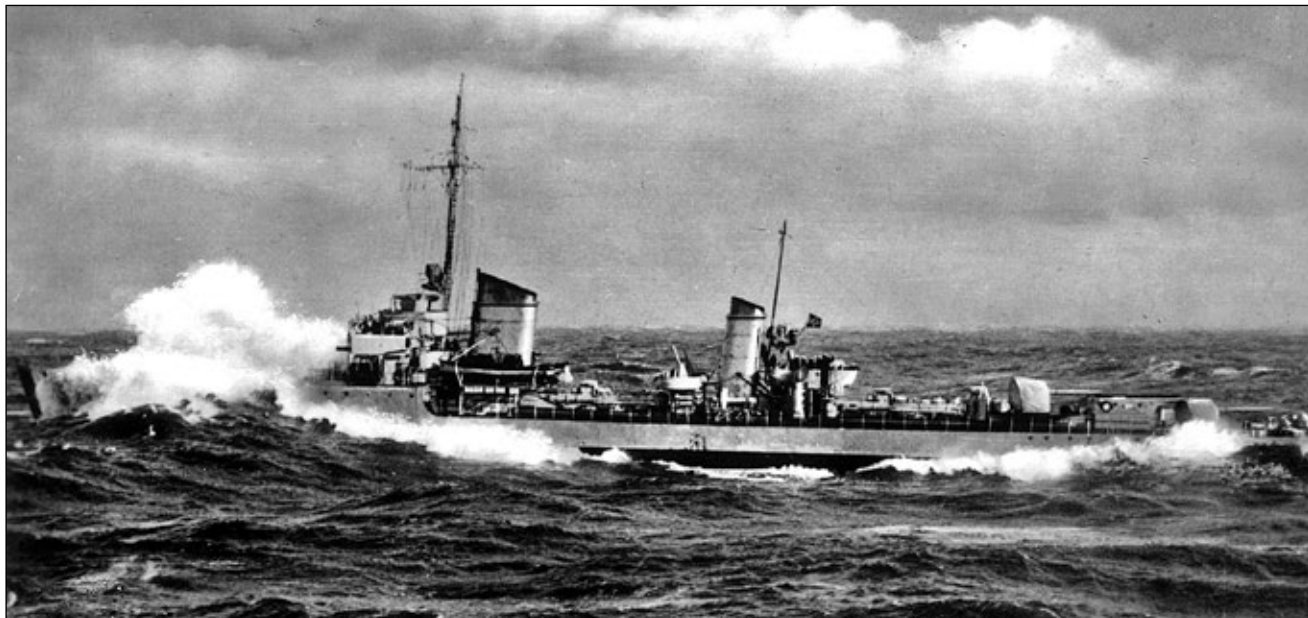
(ciąg dalszy nastąpi)

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

8. Warto zauważyć, że 1 października na Kanał La Manche „Swordfish” atakował grupę 4 torpedowców typ 23/24 i wg słów d-cy zatopił jeden z nich. Mamy więc prawdopodobnie do czynienia z przypadkiem przypisania zwycięstwa post factum.

Nieustalony z nazwy torpedowiec w czasie sztormowej pogody.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski



# Brytyjski lotniskowiec „Ark Royal”

część III

Siergiej W. Patjanin (Rosja)

„Swordfish” w locie nad bohaterem naszego artykułu.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki

## Pierwsze operacje na „Mare Nostrum”

Minęły już ponad 3 miesiące od czasu, gdy mechanicy *Ark* stwierdzili niesprawności, możliwe do usunięcia jedynie w suchym doku. Pierścienie jednego z trzech wałów napędowych przeciekały do tego stopnia, że tylko nieprzerwana praca pomp zapobiegała przedostawaniu się wody do łożysk. Gdyby został one zalane, wówczas okręt utraciłby 1/3 ze swoich 102 tysięcy koni mechanicznych. Intensywność prowadzonych działań bojowych powodowała, że okręt nie miał możliwości przeprowadzenia niezbędnego remontu. Podobnie było i teraz, po niespełna 2 dobach pobytu w bazie, 8 lipca zespół „H” ponownie wyszedł w morze.

Przystąpienie Włoch do wojny i atak na Francję zasadniczo zmieniły sytuację na Śródziemnomorskim TDW. Flota włoska, mająca w swoim składzie

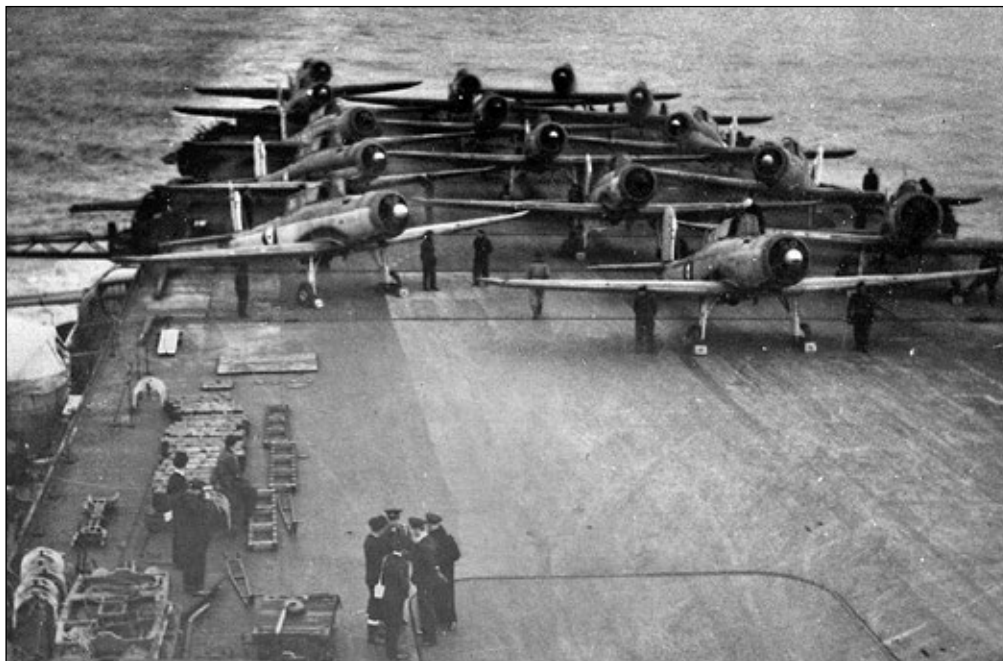
6 okrętów liniowych (co prawda tylko 2 w stanie gotowości bojowej), 7 ciężkich i 12 lekkich krążowników, 59 niszczycieli, 67 torpedowców i 116 okrętów podwodnych, była siłą z którą należało się liczyć. W Londynie sytuacja rysowała się w tak czarnych barwach, że Pierwszy Lord Morski proponował nawet wycofanie ze wschodniej części Morza Śródziemnego, bazującej w Aleksandrii brytyjskiej floty – 4 okrętów liniowych, lotniskowca, 8 lekkich krążowników, 20 niszczycieli, 12 okrętów podwodnych. Jedynie twarda postawa dowodzącego flotą adm. Andrew B. Cunninghama, wsparta przez premiera Churchilla, powstrzymała dowództwo wojskowe przed tą fatalną decyzją. Już pierwsza bitwa morska w rejonie Punta Stilo wykazała, że dzięki zdecydowanym działaniom Brytyjczycy mogą zmienić sytuację na swoją korzyść.

Zespół „H” miał w tej operacji rolę odwrócenia uwagi nieprzyjaciela, przeprowadzając bombardowanie lotnisk i baz okrętów podwodnych w rejonie Cagliari na Sardynii. Wyznaczony punkt startowy samolotów znajdował się na południowy-wschód od Majorki. Pogoda była dobra i 9 lipca popołudniu włoski samolot rozpoznawczy odkrył gibraltarski zespół. Na okrętach ogłoszono alarm lotniczy, a przeciwnik nie czekał długo na siebie. O 15:55 ciężka bomba wzbijała fontannę wody w pobliżu lewej burty *Ark Royal*. Sześć bombowców typu Savoia Marchetti SM.79 zaatakowało zespół. Część obrała za cel lotniskowiec, a pozostałe okręty liniowe. Bomby zrzucone z dużego pułapu padały w bezpiecznej odległości. Dwie godziny później pojawiła się grupa dwusilnikowych bombowców. Kpt. Smeeton wraz z 2 innymi „Skua” z 800 sqn wystartował na przechwycenie nieprzyjaciela. Zestrzelił jeden z bombowców (był to pierwszy włoski samolot, zniszczony przez FAA), a drugi padł ofiarą artylerii plot. Pozostałe zrzuciły bomby nader celnie, *Resolution* był dosłownie zakryty fontannami wody, a *Hood* został nieznacznie uszkodzony od bliskich

Skład grupy lotniczej *Ark Royal* (lipiec – wrzesień 1940 r.)

800 sqn	12 „Skua”
803 sqn	12 „Skua”
810 sqn	12 „Swordfish”
818 sqn	9 „Swordfish”
820 sqn	9 „Swordfish”





„Skua” przygotowują się do startu, wszystkie silniki pracują.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki

wybuchów. Do zmroku Włosi przeprowadzili jeszcze 2 kolejne ataki. Jedna z bomb, eksplodując silnie wstrząsnęła lotniskowcem. Wentylatory zassały dym do pomieszczenia kotłowni, powodując krótką przerwę w pracy kotłów, jednak doświadczony personel szybko wznowił ich normalną pracę.

Choć rezultaty nalotów wzbudzały optymizm, postanowiono zrezygnować z bombardowania Cagliari. Zespół „H” powrócił do Gibraltaru. Oficjalny włoski komunikat mówił o trafieniu pokładu lotniczego *Ark Royal* dwoma bombami oraz pożarze i poważnych uszkodzeniach *Hooda*. Gazeta „Corriere della Sera” donosiła, że krążownik liniowy trzeba było skierować do Anglii na remont. Oględziny w bazie rzeczywiście wykazały, że *Hood* wymaga 20 dniowego remontu, co zaś tyczy się *Ark*, to już 23 lipca pod eskortą krążownika *Enterprise* oraz niszczycieli *Faulknor*, *Foreright*, *Forester* i *Escapade* wyruszył na zachód. Celem nowej grupy lotniczej był okupowany przez Niemców francuski port Bordeaux. Zatoka Biskajska przywitała okręty wysokimi falami i mgłą, wobec czego trudno było myśleć o starcie samolotów. 26 lipca zespół powrócił do Gibraltaru, gdzie następnego dnia przybył również stary szkolny lotniskowiec *Argus*, eskortowany przez 4 niszczyciele. Zespół „H” przystąpił do pierwszej z wielu dziesiątków operacji, których celem było dostarczenie myśliwców na Malte.

Zdaniem ekspertów, strategiczna sytuacja na Morzu Śródziemnym

w znacznym stopniu zależała od tego, w czyich rękach znajdowały się trzy podstawowe punkty – Gibraltar, trójkąt Aleksandria-Cypr-Suez oraz Malta. Ta ostatnia znajdowała się w szczególnie trudnym położeniu – wyspa była faktycznie blokowana, stanowiąc cel nieprzerwanych ataków lotniczych. Anglicy musieli podejmować rozpaczliwe starania, aby dostarczyć oblężonemu garnizonowi żywność, broń i niezbędne zapasy. Szczególnie dotkliwy okazał się brak na wyspie samolotów myśliwskich. W końcu lipca na Malcie znajdowały się raptem 2 maszyny „Gladiator” oraz 1 „Hurricane”. Problemem było to, że myśliwcom nawet z dodatkowymi podwieszanymi zbiornikami, nie starczało paliwa aby dolecieć na wyspę z lotniska w Gibraltarze, najbliższym brytyjskim terytorium. Wówczas Admiralicja zaproponowała niezwykle sposób dostarczania samolotów. Transportowcami zostały lotniskowce. Gdy odległość do Malty zmniejszyła się do wielkości zasięgu samolotu, myśliwce startowały z pokład i samodzielnie pokonywały resztę trasy.

Pierwsza tego rodzaju operacja otrzymała kryptonim „Harry”. W dniu 24 lipca *Argus* wyszedł z Metropolii z 12 „Hurricane” na pokładzie. Zespół Somerville’a miał przeprowadzić lotniskowiec na trasie od Gibraltaru do Przyładka Bon – skrajnego punktu, pozwalającego myśliwcom osiągnąć maltańskie lotniska.

1 sierpnia na szarym morzu przykrytym szarymi chmurami poruszała się silna eskadra: *Hood*, *Valiant*, *Ark Royal*,

krążowniki *Arethusa*, *Delhi*, *Enterprise*, 12 niszczycieli oraz główny obiekt, podobny do komory *Argus*, na którego pokładzie ustawiono myśliwce RAF. Około godz. 17:00 z pokładu *Valiant* napłynął meldunek o zauważonym wodnosamolocie, jednak poderwane na jego przechwycenie myśliwce niczego nie odnalazły. Po niecałej godzinie rozpoczął się atak bombowców. Operowały one w trzech falach na bardzo dużym pułapie. Padające bomby powodowały ogromne fontanny wody i słupy dymu w brytyjskim szyku, jednak nie zanotowano bezpośrednich trafień. Patrolujące przestrzeń powietrzną „Skua” z *Ark*, okazały się zbyt wolne by dopaść trójmotorowe bombowce.

W nocy *Ark Royal*, *Hood* i *Enterprise* wraz z 4 niszczycielami odłączyły się od zespołu i skierowały się na północ, o godz. 02:30 zajmując pozycję 60 Mm od Sardynii. Godzinę wcześniej eskadry 810, 818 i 820 rozpoczęły przygotowania do startu, którego celem było przeprowadzenie ataku na lotnisko Cagliari. Zapaliły się czerwone i zielone światła lądowania na pokładzie lotniczym i d-ca grupy lotniczej kmdr A. Newsom wydał rozkaz startu. Czołowy „Swordfish” oderwał się od pokładu, a za nim kolejne maszyny. Nagle jeden z samolotów zahaczył skrzydłem o stanowisko „pom-pom” i spadł do wody, jego załoga zginęła. O godz. 03:15 fala uderzenia ataku składająca się z 12 samolotów była w powietrzu. Mimo niskiego pułapu chmur nad celem maszyny wykonały swoje zadanie. Zniszczyły hangary, a na ziemi 4 samoloty nieprzyjaciela, 3 „ogórki” zostały postawione w wejściu do portu Cagliari. O godz. 06:45 grupa bez strat powróciła na lotniskowiec.

Nim ostatni „Swordfish” dotknął pokładu *Ark Royal*, Somerville wydał rozkaz by wystartowały „Hurricane” z *Argusa*. Dla prowadzenia maszyn towarzyszyły im 2 „Skua”. Myśliwce bez problemów osiągnęły Malte. Od razu po starcie samolotów okręty obrały powrotny kurs na Gibraltar. W ciągu dnia zespół był kilka razy atakowany przez włoskie bombowce, które jednak nie osiągnęły żadnych sukcesów. Kpt. Cun-

ningham pilotujący „Skua”, zdołał nawet zestrzelić jedną maszynę Savoia. Dla przechwycenia brytyjskiej eskadry, Włosi rozwinęli dwie linie dozoru okrętów podwodnych łącznie 8 jednostek, jednak nie udało się im nawet wykryć okrętów adm. Cunninghama.

Aktywizacja bojowych działań na Morzu Śródziemnym wymagała wzmocnienia sił Cunninghama dodatkowymi jednostkami. W sierpniu do Gibraltaru wszedł lotniskowiec *Illustrious*, krążownik liniowy *Renown*, lekkie krążowniki *Sheffield*, *Cardiff*, *Coventry* oraz kilka najnowszych niszczycieli. Część tych sił przeznaczona była do wzmocnienia Floty Śródziemnomorskiej, gdzie miał trafić *Valiant*, zaś *Renown* miał zastąpić *Hood* w składzie zespołu „H”.

W dniu 30 sierpnia okręty opuściły Skagę. Zespół „F” (*Valiant*, *Illustrious*, *Cardiff*, *Coventry* i 6 niszczycieli) miał przeciąć całe Morze Śródziemne, przechodząc przez najwęższą jego część – cieśninę sycylijską. Na jego spotkanie z Aleksandrii wyszła Flota Śródziemnomorska, przy okazji osłaniając konwój z ważnymi ładunkami dla Malty. Zespół „H” otrzymał znów zadanie przeprowadzenia dywersyjnego ataku na lotniska i obiekty infrastruktury na Sardynii.

Była to pierwsza operacja w której uczestniczyło „Śródziemnomorskie trio”, jak nazywano *Renown*, *Ark Royal* i *Sheffield*. Stanowiły one swego rodzaju pierwowzór „Task Force” – zespołu operacyjnego, w którym okręty różnych klas działały wspólnie, wzajemnie się uzupełniając. W tym przypadku *Renown* dysponował silną artylerią, *Ark Royal* zapewniał wsparcie powietrzne, a *Sheffield* posiadał nowoczesne wyposażenie radiolokacyjne.

W tym czasie włoskie rozpoznanie lotnicze wykrywało praktycznie każde wyjście na morze Floty Śródziemnomorskiej. Tak było i tym razem, gdy znajdujące się na południe od Krety siły adm. Cunninghama stały się celem silnych nalotów włoskich bombowców. Również okręty Somerville’a zostały 31 sierpnia wykryte przez nieprzyjacielskie lotnictwo. Kpt. Spurway na swoim „Skua” zestrzelił trójmotorowy Cant Z.506 w odległości 60 Mm od własnego zespołu. Patrolujące przestrzeń powietrzną myśliwce 803 sqn przechwyciły jeszcze jeden wodnosamolot, który został uszkodzony, a następnie przepędzili trzecią maszynę wykrytą przez radar. Do zmroku włoskie bombowce nie pojawiły się już, co pozwoliło na spokojne przystąpienie zespołu „H” do wykonania planowych zadań.

1 września o godz. 03:30 wystartowały „Swordfish”, które wzięły kurs na Cagliari. Tym razem odnalezienie celu było trudne, bowiem nauczani przykrymi doświadczeniami Włosi wprowadzili zaciemnienie całej wyspy. Jednak grupa prowadzących pilotów – Hankey, Faussett i Owensmith wyszła precyzyjnie na nieprzyjacielskie lotnisko, nad którym zrzuciła bomby oświetlające, dzięki czemu eskadry 810 i 818 zbombardowały zabudowania lotniska i samoloty, stojące równymi rzędami pod otwartym niebem, bowiem hangarów nie zdążono jeszcze wyremontować po poprzedniej wizycie Ark.

W ciągu dnia Somerville skierował swoje okręty na powrotny kurs, a zespół „F” kontynuował swój marsz samodzielnie, wkrótce napotykając siły główne Floty Śródziemnomorskiej na południe od Malty. Już pod koniec operacji 9 „Swordfish-ów” ze składu 810 sqn, prowadzone przez kmr ppor. Mervina Johnstone’a, przeprowadziły atak na lotnisko Elmas na Sardynii oraz elektrownię w Cagliari.

### „Groźba” w Dakarze

Nie minęły 3 miesiące od wydarzeń w Mers el-Kébir, a Royal Navy ponownie skierowała broń przeciwko niedawnym sojusznikom. Tym razem celem był Dakar – baza morska i stolica Francuskiej Afryki Zachodniej. Przeprowadzeniu nowej operacji sprzyjało wiele elementów. Po pierwsze brytyjskie władze chciały pomóc ruchowi „Wolnej Francji”, z gen. de Gaulle’em na czele, obalić stronników Vichy i przejąć kontrolę nad francuskimi posiadłościami w Afryce. Po drugie w Dakarze znajdował się jedyny suchy dok na trasie z Gibraltaru do Capetown. Po trzecie wreszcie w Dakarze przebywał *Richelieu* – najnowszy francuski okręt liniowy, który Brytyjczycy pragnęli pozyskać dla swojej floty.

Pierwszy raz o konieczności zdobycia Dakaru wspomniał 8 sierpnia Churchill, a już 4 dni później kontradm. John Cunningham (d-ca 1 Eskadry Krążowników, nie należy mylić z d-cą Floty Śródziemnomorskiej) został wyznaczony na dowódcę sił morskich wydzielonych do przeprowadzenia wspomnianej operacji. Siły desantu składały się z 2400 żołnierzy francuskich oraz 4000 angielskich piechurów, których desant przewidywano jedynie w skrajnym przypadku. Punktem wyjściowym wyznaczono Freetown.

31 sierpnia od brzegów Wielkiej Brytanii odeszły 3 zespoły okrętów, w któ-

rych skład wchodziły okręt liniowy *Barham*, krążowniki *Devonshire* i *Fiji*<sup>3</sup>, 4 niszczyciele, 3 awiza marynarki wojennej „Wolnej Francji”, 6 transportowców, zbiornikowiec i uzbrojony trawler. Siły te miały zostać wzmocnione przez jednostki ze składu sił tzw. stacji południowo-atlantycznej (ciężki krążownik *Cumberland*, lekki *Delhi* i 4 slupy) oraz z zespołu „H”. Wydzielone do udziału w dakarskiej operacji *Ark Royal*, *Resolution* i niszczyciele *Faulkner*, *Forester*, *Forresight*, *Fortune*, *Fury* i *Greyhound*, opuściły Gibraltar 6 września.

14 września gibraltarski zespół osiągnął Freetown, jednak natychmiast opuścił port, otrzymując rozkaz podążenia na spotkanie z głównymi siłami w rejonie Wysp Zielonego Przylądka. Zamiarem Brytyjczyków było przechwycenie kierującej się do Dakaru francuskiej eskadry kontradm. Bourrague’a składającej się z 3 krążowników i 3 dużych niszczycieli. Cunningham natychmiast wyruszył na północ z *Devonshire*, *Cumberland*, *Australia* i *Ark Royal*. Do tego czasu ostatecznie odmówiła posłuszeństwa jedna z turbin lotniskowca, jednak mechanicy wyciskając wszystko co możliwe z 2 pozostałych, zapewniali chwilową prędkość 29 węzłów. Było jednak już za późno, bowiem francuskie okręty zdążyły wejść do Dakaru. Następnego dnia para „Skua” przeprowadziła rozpoznanie, którego rezultatem były zdjęcia stojących w porcie *Richelieu* wraz z krążownikami.

Do 20 września skoncentrowano we Freetown całość brytyjsko-francuskich sił, które otrzymały oznaczenie „Force M” – od początkowej litery kodowej nazwy operacji („Menace” – Groźba). Główne siły Cunninghama, który podniósł swoją flagę na *Barham*, wyszły w morze wieczorem 21 września. Wraz z nimi opuścił bazę *Ark Royal*, na którego pokładzie znajdowało się 16 „Swordfishów”, tyle samo „Skua” oraz 2 niewielkie, podobne do zabawek dwupłaty Caudron C270 „Luciole” sił powietrznych „Wolnej Francji” wraz z kilkoma francuskimi oficerami. Rankiem 23 września, gdy zespół „M” osiągnął końcowy punkt swojej trasy, na pokładzie Ark zakończyły się ostatnie przygotowania. O 05:30 wystartował czołowy „Swordfish” 818 sqn, za nim 2 maszyny „Wolnej Francji”, a następnie kolejnych 12 samolotów: 4 z ułotkami, 4 z desantem „Wolnych Francuzów” i po 2 na

3. storpedowany 1 września przez niemiecki okręt podwodny U 46 na zachód od Hebrydów, zastąpiony przez ciężki krążownik *Australia*.



Dwa francuskie samoloty Caudron C270 „Luciole” na pokładzie lotniskowca. Maszynami tymi przerzucono parlamentarzysty „Wolnych Francuzów” do Dakaru.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki

rozpoznanie fotograficzne oraz patrol przeciwpodwodny. W rufowej części pokładu szóstka myśliwców przygotowywała się do startu aby ochraniać zgromadzenie.

Dakar był „trudnym celem”. Poza okrętem liniowym, 2 krążownikami, 3 liderami, niszczycielem, 6 awizo i 3 okrętami podwodnymi, bazę strzegło 5 baterii nadbrzeżnych, liczących łącznie 9 dział kal. 240 mm, 3 kal. 155 mm i 3 kal. 138 mm. Generał de Gaulle liczył, że mimo wszystko uda się uniknąć rozlewu krwi. Do miasta zostali wcześniej skierowani agenci-agitatorzy, awizo *Savorgnan de Brazza* miało wysadzić parlamentarzysty, a desant powietrzny opanować lotnisko Ouakam, by zlikwidować zagrożenie ataku lotniczego na okręty. Niestety wszystkich wspomnianych 3 punktów planu nie udało się zrealizować. O godz. 06:10 artyleria plot. *Richelieu* otworzyła ogień do maszyn zrzucających ulotki o przybyciu gen. de Gaulle’a. Na lotnisku 7 przedstawiciele „Wolnej Francji” zdołało pochwycić komendanta, jednak potem sami trafili do niewoli. Kutry z parlamentarzystami trafiły pod ostrzał karabinów maszynowych i musiały się pośpiesznie wycofać. W końcu 2 awiza, które podeszły do *Richelieu* by nakłonić jego załogę do przejścia na stronę gaulistów, zostały przez okręt liniowy ostrzelane i odeszły.

Nad morzem unosiła się gęsta i niska mgła, wobec czego brytyjskie okręty nie były jeszcze widoczne z brzegu, do którego zostało jeszcze ze 20 Mm, jednak około godz. 09:00 zespół został odkryty przez awizo *Calais*. Dowodzący siłami morskimi w Dakarze kontradm. Landriau

wydał okrętom podwodnym rozkaz wyjścia morze i zajęcia pozycji bojowych. Wyjście francuskich jednostek zauważył „Swordfish” patrolu powietrznego. Cunningham wysłał niszczyciele *Inglefield* i *Foresight* by zaatakowały okręty podwodne, a swoje główne siły podprowadził bliżej portu. Właśnie przeciwko tym niszczycielom Francuzi oddali o godz. 10:51 pierwszy wystrzał. Brytyjski zespół odpowiedział kilkoma salwami, lecz szybko przerwał ogień. Tym niemniej *Inglefield*, *Foresight* i krążownik *Cumberland* zostały trafione. W trakcie pojedynku ogniowego francuski okręt podwodny *Persee* zaatakował z położenia nawodnego krążownik *Dragon*, wystrzeliwując w jego kierunku salwę 6 torped, jednak trafił pod ostrzał i o 11:37 zatonął. Drugi okręt podwodny – *Ajax* zawrócił, jednak o 13:20 ponownie wyszedł w morze. O 13:45 „Swordfish” 810 sqn, pilotowany przez por. Everetta, zauważył wspomnianą jednostkę na małej głębokości w odległości 10 Mm od wyspy Goré i obrzucił ją bombami głębinowymi. Po pewnym czasie okręt podwodny utracił możliwość poruszania się i do wieczora, mimo podejmowanych prób, pozostawał na miejscu.

Bazujące na lotnisku 2 eskadry myśliwców Hawk 75 i grupa bombowców Martin 167 nie wystartowały. Do ataku przeciwko brytyjskiemu zespołowi skierowano lidery – *Le Fantasque* i *L’Audacieux*, które zostały zatrzymane przez silny ogień artyleryjski, przy czym ten ostatni został poważnie uszkodzony i został wyrzucony na brzeg, gdzie płonął przez cały następny dzień. Tymczasem podjęta przez de Gaulle’a pró-

ba wysadzenia swoich sił w Zatoce Ruffisque zakończyła się niepowodzeniem. Z zapadnięciem zmroku generał zakomunikował Brytyjczykom, że wycofuje swoje siły. W tym przypadku Cunningham miał rozkaz samodzielnego kontynuowania działań, w związku z czym następny dzień był nie mniej trudny, zwłaszcza dla pilotów *Ark*.

O świcie 24 września okręty liniowe i krążowniki Cunninghama zajęły pozycję ogniową. Choć widzialność była znacznie lepsza w porównaniu z dniem poprzednim, to jednak mgła utrudniała prowadzenie ognia z dużego dystansu. Starcie rozpoczęło się od niepowodzenia Francuzów, o 07:00 atak rozpoczynający atak *Ajax* został wykryty przez brytyjskie niszczyciele i obrzucony bombami głębinowymi. Z powodu uszkodzeń jednostka wypłynęła na powierzchnię, jej załogę wziął do niewoli niszczyciel *Fortune*, zaś sam okręt poszedł na dno.

O godz. 07:00 z pokładu *Ark Royal* wystartowało 6 „Skua” uzbrojonych w bomby 500 funtowe. Francuskie myśliwce nie wystartowały a ogień plot. był słaby, jednak z powodu złej widoczności jedyne co uzyskano to upadki bomb w pobliżu celu. Wszystkie maszyny bezpiecznie powróciły na lotniskowiec. Następnie kolejna szóstka „Swordfishów” 820 sqn zrzuciła bomby na baterię dział kal. 240 mm na przylądku Manuel. Jak tylko samoloty powróciły, Johnstone poprowadził następną szóstkę „Swordfishów” do kolejnego ataku na francuski okręt liniowy. Wybuchy bomb dosłownie okrążyły okręt, nie uzyskano jednak bezpośredniego trafienia, za to artyleria plot. zdołała zestrzelić 3 z atakujących samolotów. Obroncy zaczęli zyskiwać przewagę w powietrzu, bowiem nad portem zaczęły krążyć myśliwce. Wkrótce zdołały one zestrzelić „Swordfisha” wykonującego lot rozpoznawczy.

Po południu *Ark Royal* otrzymał rozkaz zaatakowania krążowników *Georges Leygues* i *Montcalm*, manewrujących w rejonie kotwiczowiska i stanowiących główne zagrożenie dla transportowców z desantem. O godz. 15:00 kmr ppor. Yeoman wystartował na czele 9 samolotów torpedowych, eskortowanych przez 3 „Skua”. Po drodze Yeoman musiał przymusowo lądować z powodu awarii silnika, ale pozostałe kontynuowały atak, jak powiedział jeden z jego uczestników „na wysokości nie większej niż stopa”. Mgła i gęsty ogień artyleryjski uczyniły wyjście na cel niezmiernie trudnym, jednak 3 torpedy upadły przed dziobem *Leygues*, a kolejna omal nie za-



haczyła rufy *Montcalm*. Maszyna Sama Hankey’a była uszkodzona ogniem plot. i wodowała, jednak jej załogę podniósł niszczyciel *Escapade*. Ogółem od początku operacji grupa lotnicza *Ark* utraciła 8 samolotów, w tym 5 w wyniku strat bojowych.

Na spotkaniu Cunninghama z de Gaulle’em ustalono, że nazajutrz zostanie wznowiony ostrzał artyleryjski i desantowane będą brytyjskie oddziały. Do tego czasu fortuna jednak ostatecznie odwróciła się od Brytyjczyków. Widoczność była wspaniała i o 06:30 francuskie myśliwce zestrzeliły prowadzący rozpoznanie „Swordfish”. Brytyjskie okręty, które podeszły by rozpocząć ostrzał napotkały silny i celny ogień przeciwnika. Jeden z pocisków dużego kalibru przebił „bąbel” przeciwtorpedowy *Barhama*, jednak szczególnie wyróżnił się okręt podwodny *Beveziers* kpt. Pierre Lance-lota, który ułożył torpedę w dziobowej części *Resolution*. O godz. 10:00 po rozważeniu wszystkich „za” i „przeciw” Cunningham postanowił przerwać starcie, którego rezultat budził spore wątpliwości i wycofać okręty. 28 września zespół „M” rzucił kotwicę we Freetown.

Operacja, w której pokładano wielkie nadzieje, zakończyła się pełną kląpą. „Nazwałbym ją Operacją „Muddle” (płątina) – powiedział jeden z pilotów *Ark*.

### Ponownie na Morzu Śródziemnym

Wczesnym rankiem ostatniego dnia września *Ark Royal* wraz z krążownikiem *Australia* i niszczycielami *Fortune*, *Forester* i *Greyhound* opuścił Freetown, obierając kurs na Zjednoczone Królestwo. Jak zwykle „Swordfish” przez cały czas prowadziły patrole przeciwpodwodne, jednak ani razu niczego nie wykryły. Bez kłopotów *Ark* osiągnął brzegi mglistego Albionu i rankiem 8 października zacumował przy nabrzeżu w Liverpool. Do tego czasu log okrętu naliczył 103 tys. mil, których pokonanie zabrało 301 dób marszu.

*Ark* wymagał solidnego remontu w suchym doku. Większość członków załogi otrzymała tygodniowy urlop, a okręt opustoszał: wygaszono kotły, długie korytarze stały się surowymi i chłodnymi, oświetlenie podłączono do sieci brzegowej. Do końca miesiąca stocznio-wcy zakończyli remont siłowni, wrota doku otwarły się i jednostka powróciła do macierzystego środowiska. Oficerowie i marynarze powrócili do normalnego trybu życia, załadowano zapasy i *Ark Royal* przeszedł do Clyde, gdzie 21 października załadowano jego główne

uzbrojenie – samoloty. Ku radości załogi skład grupy lotniczej nie uległ zmianie, eskadry 800, 810, 818 i 820 były starymi znajomymi, choć w ich składzie pojawiło się wiele nowych twarzy, lecz 808 sqn został zaokrętowany po raz pierwszy. Jego piloci latali na maszynach typu „Fulmar”, które nieźle zarekomendowały się w działaniach nad Morzem Śródziemnym, i palili się by wypróbować je w akcji.

Dobę później lotniskowiec był już w morzu, obierając kurs na macierzysty Gibraltar. Nikt ze znajdujących się na pokładzie nie wiedział wówczas, że ten piękny okręt nie zobaczy już nigdy więcej Wielkiej Brytanii. W Gibraltarze który osiągnął 6 listopada, wszystko było po staremu, co prawda brakowało *Renown* i *Somerville* w przeddzień nowej operacji podniósł swoją flagę na *Ark*.

Ponownie lotniskowiec znalazł się w centrum wydarzeń. W tym czasie akurat Brytyjczycy przeprowadzali na Morzu Śródziemnym kilka powiązanych ze sobą operacji. 4 listopada z Port-Said i Aleksandrii wyszedł konwój na Morze Egejskie oraz Malte. Dla ich ochrony adm. Cunningham (teraz już Andrew Brown) wyprowadził na morze główne siły floty: lotniskowiec *Illustrious*, 4 okręty liniowe, 2 krążowniki i 13 niszczycieli. Drugim i chyba ważniejszym celem było przeprowadzenie ataku na Tarent – główną bazę włoskiej floty, za pomocą samolotów pokładowych, który wykonano w nocy 12 listopada. Równocześnie okręt liniowy *Barham*, krążowniki *Berwick*, *Glasgow* i 4 niszczyciele miały przejść by

wzmocnić eskadrę aleksandryjską. Zespół „H” miał zabezpieczyć tę grupę okrętów i wykonać dywersyjne uderzenia na cele na Sardynii, które przeprowadzono o świcie 9 listopada.

Tymczasem po bezowocnych poszukiwaniach na Atlantyku do Gibraltaru powrócił *Renown*, wkrótce jednak okręty znów podniosły parę, po tym jak nadeszła wiadomość, że *Richelieu* z Dakaru i *Jean Bart* z Casablanki kierują się do francuskich baz w Europie. Informacja okazała się jednak fałszywa i już 15 listopada *Somerville* wyprowadził swoje okręty aby eskortowały *Argusa* z kolejną partią myśliwców dla Malty. Tym razem operacja nie zakończyła się pełnym sukcesem. Gdy zespół znajdował się na wysokości Wysp Balearskich, z maltańskiego rozpoznania lotniczego dotarła wiadomość, że silna włoska eskadra znajduje się na Morzu Tyrreńskim. Choć Włosi przeprowadzali własnie swoje okręty liniowe z niepewnego Tarentu do Neapolu, *Somerville* przeceniając zagrożenie, nakazał start „Hurricane’ów” na skraj ich teoretycznego zasięgu. Myśliwce wystartowały w dwóch kluczach, każdemu z nich towarzyszył „Skua” jako maszyna naprowadzająca. Sytuację komplikował dodatkowo silny wiatr. W rezultacie 2 „Hurricane’y” zużyły wcześniej całe paliwo i wodowały w odległości 30 Mm od wyspy, ich piloci zostali uratowani przez patrolujący „Sunderland”. Jeden klucz zablądził i zaginął całkowicie. Na Malte dotarły raptem 4 „Hurricane’y” i 1 „Skua”, a i one lądowały na ostatnich kropkach paliwa.

Ratowanie jednego ze „Swordfishów”, który zboczył w trakcie lądowania.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzynki



## Operacja „Collar” – bitwa u przylądka Teulada

Sukcesy wcześniejszych operacji prze-  
rzućcia przez Morze Śródziemne okrę-  
tów, zdaniem oficjalnego historyka Ro-  
yal Navy Stevena Roskilla „*data podstawy do są-  
dzenia, że działania Włoch w za-  
kresie ustanowienia kontroli nad śród-  
ziemnomorskim szlakiem ....nie okaza-  
ły się tak efektywne, jak oczekiwano tego Admiralicji*”. Ta przesłanka oraz sukces  
„Nocy w Tarencie” sprowokowały Angli-  
ków do przeprowadzenia konwoju bez-  
pośrednio z Gibraltaru na Maltę i do  
Aleksandrii.

Organizacja operacji, która otrzymała  
kodową nazwę „Collar” była dość skom-  
plikowana. W centrum uwagi znajdował  
się konwój, w którego skład wchodziły  
3 transportowce oraz 4 nowe korwety,  
skierowane do wzmocnienia Floty Śród-  
ziemnomorskiej. Konwój ochraniał ze-  
spół „F” – krążowniki *Manchester* i *Sou-  
thampton* (na pokładzie każdego z nich  
znajdowało się 700 żołnierzy, transpor-  
towych do Egiptu) i 4 niszczyciele.  
Eskadra Somerville’a miała eskortować  
konwój do spotkania w rejonie na połu-  
dnie od Sardynii z zespołem „D” w skła-  
dzie okręt liniowy *Ramillies*, krążowniki  
*Berwick*, *Newcastle*, *Coventry* i 5 niszczy-  
cieli. Po spotkaniu konwoju i wszystkie  
3 zespoły miały kontynuować wspólnie  
marsz do przylądka Bon, po czym zespo-  
ły „H” i „D” miały powrócić do Gibraltaru,  
zaś konwój wraz z zespołem „F” –  
krążownikiem *Coventry* i niszczycielami  
przejść w rejon na południe od Malty,  
gdzie oczekiwały ich główne siły Floty  
Śródziemnomorskiej. Zadanie było nor-  
malne, jednak komplikował je fakt, że  
zamiast szybkich okrętów uczestniczyły  
w nim statki których maksymalna pręd-  
kość nie przekraczała 16 węzłów i kor-  
wety z 14-węzłową prędkością.

Włoskie okręty podwodne zauważy-  
ły wyjście brytyjskich okrętów z Gibraltaru  
25 listopada, a następnego dnia na  
południe od Krety została odkryta eska-  
dra z Aleksandrii. Supermarina (główny  
sztab włoskiej Marynarki Wojennej)  
wysłał na morze zespół w składzie okrę-  
ty liniowe *Vittorio Veneto* i *Giulio Cesare*,  
6 ciężkich krążowników i 14 niszczycieli  
pod dowództwem adm. Campioni. Siły  
te miały zająć pozycję na południe od  
Sardynii, równocześnie w Cieśninie Tu-  
nezyskiej rozwinęto torpedowce i kutry  
torpedowe.

Do rana 27 listopada zespół „D”  
osiągnął przylądek Bon, a od zachodu  
zbliżały się do niego siły Somerville’a.  
O godz. 06:30 łódź latająca „Sunder-

land” z Malty odkryła włoski zespół,  
a około 10:00 kontakt z nim nawią-  
zał jeden ze „Swordfishów” z *Ark Royal*.  
Somerville zdawał sobie sprawę, że  
przeciwnik znajdujący się 40 Mm na  
północny wschód, przewyższa jego siły  
tak w pojedynkę jak i łącznie z zespołem  
z Aleksandrii, znajdującym się wów-  
czas jeszcze o 60 Mm dalej na wschód.  
Dla zapewnienia bezpieczeństwa kon-  
woju, admirał nakazał krążownikom  
zespołu „F” zajęcie pozycji na jego cze-  
le, sam zaś poprowadził własne okręty  
na zbliżenie z nieprzyjacielem. O godz.  
11:30 dołączył do niego zespół „D”, jed-  
nak z uwagi na obecność powolnego  
*Ramillies* przyszło obniżyć prędkość do  
20 węzłów. W południe, gdy przeciwni-  
ków dzieliło od siebie raptem 15 Mm,  
Campioni zawrócił na wschód. Przyczyną  
takiego działania strony włoskiej było  
błędne przekonanie o liczebnej przewa-  
dze Brytyjczyków. O godz. 12:15 jednak  
włoskie i brytyjskie krążowniki weszły  
na siebie i rozpoczęły wymianę ognia.  
Wkrótce przyłączył się do nich *Renown*.  
Włosi korzystając z przewagi prędkości  
odeszli w kierunku północno- wschod-  
nim. W toku pojedynku artyleryjskiego  
trafiony został krążownik *Berwick*, a po  
stronie włoskiej niszczyciel *Lanciere*.

Pierwsza fala uderzeniowa złożo-  
na z 11 samolotów torpedowych 810  
sqn wystartowała z *Ark Royal* jeszcze  
o 11:30, jednak zabrało im godzinę by  
odnaleźć nieprzyjaciela. Nie może to  
dziwić, bowiem „Swordfish” obciążony  
torpedą rozwijał prędkość około 80 wę-  
złów, zaś silny przeciwny wiatr z którym  
uchodzili Włosi powodował, że pręd-  
kość ta spadała o połowę. O 12:40 es-  
kadra przystąpiła do ataku. 6 maszyn  
obrało za cel flagowy *Veneto*, pozostałe  
zaś zaatakowały ciężki krążownik *Fi-  
ume* (wg Brytyjczyków atakowali oni *Ce-  
sare*, czego nie potwierdzają jednak włos-  
kie źródła). Złe skoordynowany atak  
zakończył się bez rezultatów, samolo-  
ty nadlatywały nad cel pojedynczo, co  
pozwalało przeciwnikowi łatwo unik-  
nąć zrzuconych torped. Tym niemniej  
jednak po powrocie piloci zameldowa-  
li, że wyraźnie widzieli wybuch w re-  
jonie drugiego komina okrętu liniowego.  
Podobnie jak to miało miejsce w przy-  
padku *Strasbourg*, przedwcześnie za-  
działało mało niezawodny zapalnik mag-  
netyczny.

O 13:12 Somerville nakazał prze-  
rwać starcie i powrócić do konwoju,  
który akurat podchodził do najniebez-  
pieczniejszego odcinka trasy. *Ark Roy-  
al* otrzymał rozkaz przygotowania sa-

molotów do ataku na włoski krążownik,  
który zgodnie z doniesieniami własnych  
okrętów został uszkodzony i stracił moż-  
liwość poruszania się. (w rzeczywistości  
za krążownik wzięto uszkodzony nisz-  
czyciel *Lanciere*) Kmdr Holland będąc  
przekonanym, że to *Veneto* został trafio-  
ny torpedą, o godz. 14:10 wysłał 9 sa-  
molotów torpedowych w celu przepro-  
wadzenia ostatecznego uderzenia. 50  
minut później 7 „Skua”, uzbrojonych  
w bomby zostało wysłanych na poszu-  
kiwanie uszkodzonego „krążownika”.  
Druga fala maszyn torpedowych ата-  
kowała Włochów od strony słońca. Sa-  
moloty nadlatywały na małej wysokości,  
ostrzeliwując z broni maszynowej nisz-  
czyciele eskorty. Włoskie okręty przywi-  
tały nieproszonych gości silnym ogniem  
plot., jednak wszystkie samoloty powró-  
ciły na lotniskowiec. Znów żadna z tor-  
ped nie dosięgła celu, choć piloci meldo-  
wali o trafieniu 3 ciężkich krążowników.  
Maszyny myśliwsko-bombowe nie od-  
nalazły *Lanciere*, a ciężki krążownik  
*Bolzano* zbombardowały niecelnie. Za  
to w drodze powrotnej na lotniskowiec,  
prowadzący grupę kpt. Smeeton ze-  
strzelił pokładowy wodnosamolot roz-  
poznawczy Ro.43.

Campioni zażądał wsparcia lotnicze-  
go, jednak włoskie samoloty pojawiły  
się „poniewczasie”. Pierwszy raz brytyj-  
skie okręty zostały zaatakowane o 14:07.  
Bombowce napotkały brytyjskie myśliwi-  
ce typu „Fulmar” i zrzuciły bomby poza  
pierścieniem eskorty niszczycieli. Drugi  
atak nastąpił o 16:45. Tym razem fonta-  
ny wody pojawiły się w obrębie szyku,  
przy czym zdaniem naocznych świad-  
ków „*odłamki zadźwięczały o poszy-  
cie*”. Do godz. 17:00 okręty połączyły się  
z ochranianymi statkami i dalej wszyst-  
ko odbywało się już bez przeszkód.

Choć operacja zakończyła się su-  
kcesem Brytyjczyków, rezultaty bitwy  
u przylądka Teulada wywołały niezado-  
wolenie Admiralicji. Somerville spot-  
kał się z zarzutem, że prowadził starcie  
nie dość agresywnie, jednak szczegól-  
nie rozdrażniła Lordów niezdolność  
uderzeniowych grup lotniczych do za-  
dania ciosów wycofującym się okrętom  
nieprzyjaciela. W odpowiedzi Somer-  
ville uczciwie stwierdził, że za swoje głów-  
ne zadanie uważał zapewnienie bez-  
pieczeństwa konwoju, a poza tym, za  
przyczynę niepowodzeń ataków lotni-  
czych uznał wyjątkowo wysoki udział  
procentowy pilotów bez doświadczenia  
bojowego w składzie grupy lotniczej *Ark  
Royal*. Na wspomnianą „przypadłość”  
narzekały również i inne lotniskowce,





Eskadra brytyjska pod bombami włoskiego lotnictwa w dniu 27 listopada 1940 r.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki

przypomnijmy, że pierwszy atak torpedowy na manewrujący okręt na otwartym morzu zakończony sukcesem, miał miejsce dopiero w marcu 1941 roku w trakcie słynnej bitwy pod Matapan. Należy oddać, że Somerville był jedynym wśród brytyjskich admirałów który kilkanaście razy osobiście brał udział w operacjach bojowych na maszynie typu „Swordfish”.

### Od Genui do Brestu

Do końca roku 1940 sytuacja strategiczna na Śródziemnomorskim TDW układała się na korzyść Anglii. W rezultacie uderzenia na Tarent i sukcesów w morskich starciach z Włochami, Royal Navy zachowała panowanie na morzu i miała możliwość przeprowadzania szybkich konwojów do Egiptu bezpośrednio z Gibraltaru. Zagrożenie ze strony lotnictwa nieprzyjaciela okazała się w praktyce nie tak wielkie jak wcześniej przypuszczano. Na Pustyni Zachodniej gen Wavell pokonał włoską armię, zmuszając ją do wycofania się.

Dla zespołu „H” okres ten minął relatywnie spokojnie. Przeprowadzona 2 krótkie zakończone bez rezultatu wyściga na Atlantyk w poszukiwaniu niemieckiego krążownika ciężkiego *Admiral Hipper*, zaś w dniach 18 – 21 grudnia Somerville wyprowadził okręty w rejon Sardynii na spotkanie z okrętem liniowym *Malaya*, który na rozkaz Admiralicji wracał do składu gibraltarskiego zespołu.

W początkach następnego 1941 roku Anglicy postanowili przeprowadzić kolejną operację konwojową pod kryptonimem „Access”. 6 stycznia szybki konwój składający się z 4 transportowców eskortowanych przez krążownik *Bona-venture* oraz 4 niszczyciele wyszedł z Gibraltaru. Następnego dnia w ślad za nim podążył zespół „H” (*Renown*, *Malaya*, *Ark Royal*, *Sheffield* i 5 niszczycieli). Adm. Cunningham postanowił przy okazji przerzucić 2 statki z Aleksandrii na Maltę oraz 8 już rozładowanych, w przeciwnym kierunku. Poza tym krążowniki *Southampton* i *Gloucester* wraz z 2 niszczycielami miały dostarczyć na Maltę żołnierzy.

Na pokładzie *Ark* znajdowała się następna partia 12 „Hurricane’ów”, przeznaczonych do wzmocnienia maltańskiej obrony przeciwlotniczej. W nocy 8 stycznia samoloty wystartowały i szczęśliwie dotarły do celu. Wraz z nimi na Maltę przeleciało 5 maszyn „Swordfish”. O świcie 9 stycznia zespół Somerville’a wyprzedzający konwój, osłaniał go przed możliwym pojawieniem się okrętów przeciwnika z kierunku północno-

wschodniego. Wkrótce do konwoju dołączyły *Southampton* i *Gloucester*, które w przeddzień zakończyły wylądunek żołnierzy na wyspie. Popołudniu Włosi przeprowadzili nalot lotniczy, odparty przez myśliwce oraz ogień artylerii plot, zaś wieczorem zespół „H” obrał powrotny kurs i bez kłopotów powrócił do Gibraltaru. Tymczasem okręty Floty Śródziemnomorskiej znalazły się w opałach. Przez kolejne 2 dni stały się one celem nieprzerwanych ataków z powietrza, w wyniku których *Illustrious* otrzymał kilka bezpośrednich trafień i został poważnie uszkodzony, zaś *Southampton* poszedł na dno.

W ten sposób zadebiutowali na Śródziemnomorskim TDW piloci z X niemieckiego korpusu lotniczego. Ta jednostka specjalizowała się w uderzeniach na cele morskie i już wcześniej zdołała dobrze dać się we znaki Anglikom w Norwegii. Większość maszyn korpusu stanowiły bombowce nurkujące Ju 87 i Ju 88.

Uszkodzenie *Illustrious* uświadomiło niebezpieczeństwo, na jakie narażone były tak cenne okręty pozostające w zasięgu działania niemieckich samolotów.

### Skład grupy lotniczej *Ark Royal* (1941 r.)

808 sqn	12 „Fulmar”	
807 sqn	12 „Fulmar”	(w kwietniu 1941 r. zastąpiony przez 800 sqn)
825 sqn	9 „Swordfish”	(w czerwcu 1941 r. zastąpiony przez 820 sqn)
816 sqn	9 „Swordfish”	(w lipcu 1941 r. zastąpiony przez 818 sqn)
812 sqn	12 „Swordfish”	(we wrześniu 1941 r. zastąpiony przez 810 sqn)

Uwaga: w „polowaniu” na *Bismarck* uczestniczyły eskadry: 807, 808, 810, 818 i 820.



Zarówno zabezpieczenie poziome jak i przeciwtorpedowe *Ark Royal* nie było tak niezawodne jak w przypadku najnowszych, opancerzonych lotniskowców stąd też od tego czasu okręt wykorzystywano ze szczególną ostrożnością. Tym niemniej w początkach lutego zespół „H” przeprowadził zuchwały rajd na Genuę. Poprzedził go 16 dniowy remont lotniskowca w suchym doku w Gibraltarze i nieudana operacja przeciw zaporze elektrowni wodnej w Tirso na północy Sardynii. W dniu 2 lutego „Swordfish” z 810 sqn zaatakowały zapórę torpedami, jednak fatalna pogoda, słabość rozpoznania oraz solidność samej konstrukcji, spowodowały do zera usiłowania lotników.

Przed kolejną operacją Somerville podzielił siły swojej eskadry na 3 grupy. Do pierwszej weszły duże okręty, a do drugiej i trzeciej niszczyciele. Pierwsze dwie grupy opuściły Gibraltar 6 lutego, wkrótce po wyjściu konwoju HG-53 i początkowo skierowały się na zachód, tak by wprowadzić w zakłopotanie włoski wywiad agenturalny, jednak w nocy zawróciły i pod osłoną ciemności przeszły przez Cieśninę Gibraltarską by następnie dołączyć do pozostałych. 8 lutego Supermarina otrzymała meldunek o brytyjskich myśliwcach zaobserwowanych na południe od Balearów, które mogły startować wyłącznie z lotniskowców. Włosi uznali, że przeciwnik zamierza przeprowadzić kolejną operację konwojową, i skierowali na jego przechwycenie eskadrę pod dowództwem adm. Jachino. Ze Spezia wyszły okręty liniowe *Vittorio Veneto*, *Andrea Doria* i *Giulio Cesare* wraz z 8 niszczycielami, a z Messyny – ciężkie krążowniki *Trento* i *Bolzano* z dwójką niszczycieli. W nocy włoskie okręty liniowe przeszły w odległości zaledwie 30 Mm od brytyjskiego zespołu, nie zostały jednak wykryte przez radar *Sheffielda*, a rano połączyły się z krążownikami 40 Mm na zachód od Cieśniny Bonifacio.

O godz. 05:05 16 „Swordfishów” wystartowało z pokładu *Ark Royal* i obrało kurs na bazę morską w Spezia, gdzie bazowało jądro włoskiej floty. 4 maszyny uzbrojono w miny by zablokować wyjście z bazy, a pozostałe niosły bomby. Nieprzenikniona ciemność utrudniała identyfikację celów. 2 maszyny zmyliły kurs i nie niepokojone przez nikogo zbombardowały stację kolejową w Pizie. W Spezia ogień plot. otwarto z dużym opóźnieniem i prowadzono go niecelnie. Tylko jeden samolot nie powrócił na lotniskowiec, na małej wysokości maszyna

zahaczyła skrzydłem o linę balonu zaparowego i spadła na ziemię. Poległa załoga została pochowana przez Włochów ze wszystkimi wojskowymi honorami.

Gdy tylko wylądowała grupa uderzeniowa, *Renown*, *Malaya* i *Sheffield* wraz z niszczycielami odłączyły się od zespołu i z pełną prędkością skierowały w kierunku Genui. O godz. 06:55 jednostki otwały ogień w kierunku brzegu. Głównym celem były obiekty stoczniowe firmy Ansaldo, gdzie wg danych wywiadu remontowany był pancernik *Duilio*. Nad zatoką unosiła się gęsta mgła, jednak dzięki wysłanym w porę samolotom do korygowania ognia, Brytyjczycy strzelali celnie, natomiast baterie nadbrzeżne odpowiadały z trudem, kierując się a to sylwetkami okrętów, a to błyskami wystrzałów. Samoloty „Fulmar” z *Ark* przez cały czas zapewniały bezpieczeństwo wiodącemu ostrzał zespołowi, lecz w powietrzu nie wzbila się ani jedna włoska maszyna. Po wystrzeleniu 273 pocisków kal. 381 mm, 782 kal. 152 mm oraz ponad 400 kal. 120 mm, brytyjskie okręty obrały kurs powrotny. Z 55 znajdujących się porcie statków zatopiono 4 oraz okręt szkolny *Garaventaz*, ginęło 144 ludzi.

Przed Brytyjczykami stało kolejne nie proste wyzwanie – jak wycofać się bezpiecznie. Somerville nie dysponował informacjami o włoskiej flocie i liczył, że miny postawione przez samoloty wstrzymają jej wyjście ze Spezia. W rzeczywistości adm. Jachino znajdował się w pobliżu północno-zachodniego krańca Sardynii. O godz. 09:50 otrzymał rozkaz przechwycenia brytyjskiego zespołu i natychmiast ruszył na północ. Włoski historyk M. Bragadin pisał: „*Włoska flota nie mogła marzyć o lepszej pozycji do przechwycenia brytyjskich okrętów. Dysponowała poważną przewagą sił Już sama jej obecność na morzu była zaskoczeniem dla przeciwnika*”. Po raz kolejny zawiodły jednak Włochów niedostateczne działania rozpoznania lotniczego. Mimo dość ograniczonego obszaru poszukiwań, nie udało się jej odnaleźć przeciwnika. Dwukrotnie samoloty rozpoznawcze przyjmowały francuski statek za brytyjski lotniskowiec, po czym nad nim „pracowały” bombowce. Dopiero o godz. 13:55 zespół Somerville’a został wykryty przez rozpoznawcę Z.100bis, jednak maszyny „Fulmar” z *Ark* zestrzeliły samolot w chwili nadawania meldunku. Tymczasem zdezorientowany fałszywymi meldunkami Jachino uznał, że Brytyjczycy próbują przebić się wzdłuż zachodnie-

go wybrzeża Korsyki i skierował się na północny wschód. Po zakończeniu wojny, gdy powstała możliwość porównania dokumentów nawigacyjnych, okazało się, że o 15:15 przeciwników dzieliło raptem 30 Mm, jednak nie odnaleźli się wzajemnie. Dopiero o 15:45 włoska eskadra zmieniła kurs i pełną prędkością ruszyła na zachód, mając jeszcze nadzieje na przechwycenie Brytyjczyków, lecz było już za późno. Po 2 godzinach bezowocnych poszukiwań Jachino postanowił wracać do Spezia. W dniu 11 lutego zespół „H” osiągnął Gibraltar.

Choć rajd na Genuę zakończył się pełnym sukcesem i wywarł silny wpływ na morale Włochów, którzy od tej pory nie mogli czuć się w pełni bezpiecznie nawet na głębokich tyłach, wykazał równocześnie podobnego typu operacja stanowi nieuzasadnione ryzyko dla biorących w niej udział okrętów. Z powodu skoncentrowania znacznych sił Luftwaffe w rejonie Cieśniny Sycylijskiej, do początków kwietnia zespół „H” nie podejmował nowych operacji na Morzu Śródziemnym, przenosząc swą główną aktywność na zachód od Cieśniny Gibraltarskiej. W końcu zimy 1941 roku głównym powodem bólu głowy Lordów Admiralicji były niemieckie okręty liniowe *Scharnhorst* i *Gneisenau*, operujące na Atlantyku. Zespół „H” wychodził w morze eskortując konwoje między Gibraltarem a Sierra Leone<sup>4</sup>, a w dniach 17-28 marca uczestniczył w poszukiwaniu rajderów w Zatoce Biskajskiej.

Szczególnie bogatym w wydarzenia okazał się dzień 20 marca. Rankiem rozpoznawcze „Swordfish” z *Ark* odnalazły 2 zbiornikowce – *San Casimiro* i *Bianca*, zdobyte przez *Gneisenau* i odprowadzane do jednego z francuskich portów. Gdy pojawiły się w pobliżu brytyjskie okręty, statki zostały zatopione przez ich załogi przyzwo. Tego wieczora „Fulmar” z 808 sqn, pilotowany przez kmr ppor. Tillarda z obserwATOREM kpt. Somerville, odnalazł niemieckie okręty liniowe w odległości 600 Mm od przylądka Finisterre. Niemcy natychmiast zawrócili na północ i utrzymywali ten kurs, dopóki samolot nie znikł z widoczności, po czym ponownie zawrócili na wschód. Choć *Ark Royal* znajdował się raptem 160 Mm od nieprzyjacielskiego zespołu, to jednak zapadający zmrok i kiepska pogoda uniemożliwiły start samolotów torpedowych w celu przeprowadzenia ataku. Następn-

4. w dniu 20 marca eskortujący konwój SL-68 okręt liniowy *Malaya* został storpedowany przez okręt podwodny *U 106* i na długi czas nie mógł uczestniczyć w akcjach.

nego dnia samolot Coastal Command odnalazł oba pancerniki w odległości 200 Mm od Brestu, gdzie znajdowały się już wówczas pod przykryciem lotnictwa z baz lądowych i atak miał małe szanse powodzenia.

Problem walki z bazującym na Sycylii niemieckim lotnictwem stał się kwestią pilną. Naloty na Maltę prowadzone były nieprzerwanie w lutym i marcu. Od połowy marca sytuacja na wyspie stała się krytyczna, bowiem jej obrońcy nie otrzymali wzmocnienia od czasu przybycia konwoju „Access”. Niszczycielskie uderzenia na Maltę wykazały, że dopóki na wyspę nie trafią nowe myśliwce, z przeprowadzania konwojów przez Morze Śródziemne trzeba będzie zrezygnować. Myśliwce dostarczyć mogły, nie bacząc na ryzyko, jedynie lotniskowce i Brytyjczycy musieli podjąć takie działania. W dniu 2 kwietnia *Ark* przyjął na pokład 12 „Hurricane’ów”, dostarczonych do Gibraltaru przez *Argus* i wyszedł w morze. Dobę później myśliwce przeleciały na wyspę w towarzystwie 3 „Skua”, zaś por. Hay zapisał na swoje konto Canta Z.506. W dniach 24-28 kwietnia operację powtórzono, tym razem na Maltę dotarło 20 „Hurricane’ów” i 3 „Fulmary”, które do końca roku pełniły służbę w charakterze nocnych myśliwców. W przerwie między tymi operacjami nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy *Ark Royal*, którym 16 kwietnia 1941 został kmdr L.E.H. Maund.

W tym miesiącu 800 sqn, ostatnia eskadra bojowa latająca na „Skua”, została zastąpiona przez 807 sqn, wyposażony w maszyny typu „Fulmar”. W ten sposób, mając na pokładzie zgodnie z etatem 24 myśliwce (w rzeczywistości ich liczba wahała się między 19 a 27 maszynami), w połowie 1941 roku *Ark Royal* posiadał najsilniejszą grupę lotniczą ze wszystkich znajdujących się w linii brytyjskich lotniskowców. Między majem a listopadem 807 i 808 sqn zniszczyły ponad 30 nieprzyjacielskich samolotów i choć ich wpływające lotnisko nie raz stanowiło cel dla wrogich bombowców i samolotów torpedowych, to jedynymi uszkodzeniami były te, które powstały w wyniku bliskich wybuchów, jednak żadne z nich nie było na tyle poważne, by okręt trzeba było wycofać ze służby.

### Operacja „Tiger”

Wiosną 1941 roku sytuacja w Afryce Północnej zmieniła się w sposób niekorzystny dla Brytyjczyków. Niedawno przybyły na Afrykański TDW niemiecki Afrika Korps pod dowództwem jed-

nego z bardziej utalentowanych dowódców II wojny światowej – gen. Erwina Rommla, zadał brytyjskiej 8 Armii sporo klęsk i odbił praktycznie cały obszar Cyrenajki. W tej skomplikowanej sytuacji brytyjski gabinet wojenny zdecydował o przetrzuceniu przez Morze Śródziemne konwoju z czołgami i samolotami. W warunkach, gdy Niemcy skoncentrowali na Sycylii znaczne siły lotnictwa, Admiralicja wątpiła w powodzenie tego eksperymentu, jednak gdy decyzja została już podjęta, wydzieliła maksymalne siły do przeprowadzenia operacji, która otrzymała kryptonim „Tiger”.

6 maja konwój złożony z 5 transportowców „15-węzłowych” z 295 czołgami i 53 myśliwcami „Hurricane” na pokładzie, minął Gibraltar. Wówczas dołączył do niego zespół „H” (*Renown*, *Ark Royal*, krążowniki *Sheffield* i *Fiji*), który miał stanowić eskortę na pierwszej połowie trasy, a także okręt liniowy *Queen Elizabeth* i krążowniki *Naiad* oraz *Phoebe*, przechodzące do Aleksandrii. W tym samym dniu Aleksandrię opuściła Flota Śródziemnomorska, kierując się na miejsce spotkania z konwojem, wyznaczone na południe od Malty.

Dzięki dżdżystej pogodzie i słabej widoczności, towarzyszącej całej operacji, do 8 maja obie eskadry i konwój pozostawały nie wykryte przez nieprzyjaciela. Choć *Ark* dysponował raptem 12 myśliwcami „Fulmar”, od 8 maja gdy zespół wszedł w wąski przesmyk, rozdzielający brzegi Sycylii i Algierii, w powietrzu dyżurowały stale 2 pary myśliwców. Około południa konwój został odkryty przez nieprzyjacielskie samoloty rozpoznawcze, który zdążył skryć się w chmurach. Dwie godziny później *Sheffield*, pełniący rolę jednostki dozoru radiolokacyjnego i naprowadzania myśliwców, wykrył dużą grupę samolotów w odległości 32 Mm. Oba dyżurne „Fulmary” rzuciły się na spotkanie nieproszonych gości, którymi było 16 samolotów torpedowych SM.79 eskortowanych przez 12 dwupłatowych myśliwców Fiat CR.42. Te ostatnie związały walką brytyjskie myśliwce, zestrzeliwując od razu d-cę 808 sqn kmdr ppor. Tillarda i choć część *Savo* zawróciło, to 8 maszyn zdołało przeдрzeć się przez osłonę niszczycieli i zaatakować *Renown* oraz *Ark Royal*. Na szczęście torpedy chybiły celu. Maszyny typu „Fulmar”, związane walką z manewrującymi Fiatami, posiadającymi jeszcze dodatkowo przewagę liczebną, miały niewielkie szanse przeszkodzić samolotom torpedowym. Dlatego też po 3 godzinach cała sytuacja znów

się powtórzyła. Tym razem jedna z włoskich torped przeszła ledwo 50 m przed dziobem *Renown* (co wcale nie przeszkodziło Włochom głośno informować o uszkodzeniu okrętu).

Na godzinę przed zapadnięciem zmroku konwój wszedł zasięg bazujących na Sycylii bombowców Luftwaffe. Wkrótce na ekranie radaru *Sheffield* pojawiło się odbicie od dużej grupy samolotów znajdujących się w odległości 70 Mm. 3 myśliwce „Fulmar” znajdowały się w powietrzu, kolejne 4 natychmiast podniesiono na pokład lotniczy, w tym momencie lotniskowiec dysponował raptem 7 sprawnymi technicznie samolotami tego typu. Otrzymały one rozkaz patrolowania przestrzeni powietrznej 15 przed konwojem na średnim pułapie. Tym razem przeciwnikiem było 28 bombowców nurkujących Ju 87 w dwóch grupach, zabezpieczane z góry przez szóstkę Messerschmitt Bf 110. Brytyjczycy przyspieszyli przechwywanie. Trójka „Fulmarów” z 808 sqn związała walką myśliwce osłony, a w tym czasie 2 pary z 807 i 808 sqn zajęła się „Stuką”. Rezultatem było dobitne zwycięstwo agresywnych brytyjskich pilotów, którzy stracili 1 Ju 87 (wyróżnił się kpt. Gardner) oraz uszkodzili dalsze 3 Ju 87 i 1 Bf 110, odnosząc samemu jedynie drobne uszkodzenia.

Wkrótce okręty zespołu „H” zawróciły do bazy, pozostawiając swych podopiecznych pod ochroną ciemności. W dniu 9 maja popołudniu konwój napotkał Cunningham. Jedyną stratą był transportowiec *Empire Song*, który w nocy wszedł na minę i poszedł na dno z 57 czołgami i 10 samolotami. Pozostałe 4 statki osiągnęły bezpiecznie punkt przeznaczenia, tym samym operację można było uznać za spory sukces Royal Navy. W swoim raporcie z operacji Somerville szczególnie podkreślił pracę personelu pokładowego i hangarowego *Ark Royal*, i oczywiście pilotów myśliwców, z których wielu otrzymało zasłużone odznaczenia. Gwoli sprawiedliwości trzeba dodać, że główną uwagę dowództwa niemieckich sił powietrznych w tym czasie przykuwały Bałkany i Kreta, wobec czego bombowce Luftwaffe (przeciwnik bardziej niebezpieczny niż Włosi) nie przeciwdziałały zbyt aktywnie brytyjskiej operacji. W przeciwnym razie rezultat mógł by okazać się innym.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej S. Sobański



# „Niewypowiedziana” wojna

Mało znaną (żeby nie powiedzieć wstydliwą) kartą w dziejach drugiej wojny światowej są działania bojowe francuskich okrętów podległych rządowi w Vichy, powstałemu po zawieszeniu broni (a faktycznie kapitulacji) z Niemcami 22 czerwca 1940 roku i teoretycznie niebiorącemu dalszego udziału w wojnie, choć współpracującemu z Niemcami. W ówczesnej sytuacji politycznej – gdy jeszcze w czerwcu 1940 roku powstał w Wielkiej Brytanii Komitet Wolnej Francji z gen. Charlesem de Gaulle’em na czele deklarujący dalszą walkę z Niemcami i zmierzający do przejęcia pod swą władzę zamorskich terytoriów Francji, starcie z okrętami rządu w Vichy było nieuniknione. Skromne siły Komitetu Wolnej Francji starały się w swych staraniach nie dopuszczać do rozlewu krwi, jednak nie zawsze się to udawało, ale nie przynosiło istotnych komplikacji politycznych. Zaś takie komplikacje mogły spowodować akcje Brytyjczyków w lipcu 1940 roku przeciw francuskiej flocie w portach Mers el-Kébir w Algierii i Dakar w Senegalu, zakończone zatopieniem bądź uszkodzeniem wielu okrętów, a potem wsparcie przez siły brytyjskie Wolnych Francuzów w ich starciach z siłami rządu w Vichy – przecież Wielka Brytania nie była w stanie wojny z vichystowską Francją, a „intensywne” wspieranie Wolnych Francuzów mogło doprowadzić do wybuchu tej wojny, a tym samym wzmocnienie bloku państw Osi. I aż dziwi, że do takiej sytuacji nie doszło, mając na uwadze najbardziej znane wydarzenie z tych starć – wspólna

Brytyjczyków i Wolnych Francuzów we wrześniu 1940 roku akcja opanowania Dakaru (operacja „Menace”), która nie doprowadziła do regularnej wojny chyba tylko dlatego, że ta akcja zakończyła się niepowodzeniem. Jednak owa „niewypowiedziana” wojna trwała.

W marcu 1941 roku w Iraku władzę objął nowy rząd dążący do współpracy z Niemcami, co groziło likwidacją istniejących na mocy wcześniejszego porozumienia brytyjskich baz wojskowych, do czego Brytyjczycy oczywiście nie mogli dopuścić, gdyż ich miejsce z pewnością zajęliby Niemcy i Włosi. Z tego powodu 2 maja rozpoczęły się walki iracko-brytyjskie. Niemcy i Włosi wsparli Irakijczyków posyłając im broń i zaopatrzenie (co prawda w niewielkim zakresie) dostarczane samolotami (które same w sobie były też wysłane jako pomoc) wykorzystującymi lotniska w Lewancie, jak określano wówczas Syrię i Liban, będące koloniami francuskimi podlegającymi rządowi w Vichy, który oczywiście wyraził na to zgodę. W tym celu w Syrii na początku maja pojawiła się niemiecka „misja gospodarcza”, a 9 maja do Aleppo przybyły 3 niemieckie samoloty, z których dwa według ustaleń agentów odleciały do Mosulu w Iraku. Dwa dni później w Damaszku wylądowały kolejne niemieckie samoloty z namalowanymi irackimi barwami (!). W sumie przez cały maj do Syrii przybyło około 100 niemieckich i 20 włoskich samolotów. Poza tym zaistniała obawa, że Niemcy, którzy w tym czasie opanowali już prawie całą Grecję, mogliby pokusić się o opanowanie Syrii przez de-

sant powietrzny. Obecność Niemców w Syrii oznaczałoby zagrożenie atakami lotniczymi Egiptu (zwłaszcza mającej istotne znaczenie dla żeglugi strefy Kanału Sueskiego), Palestyny i rafinerii naftowych w Iraku.

W tej sytuacji 14 maja Szefowie Sztabów (Chiefs of Staff) w Londynie podjęli decyzję o interwencji w Syrii i przekazali odpowiednie decyzje Głównodowodzącemu na Środkowym Wschodzie (Commander-in-Chief Middle East) gen. armii Archibaldowi Percivalowi Wavellowi, by zadziałał przeciw obecności Niemców w Syrii, choć mogło to zakłócić brytyjskie relacje z rządem w Vichy i Wolnymi Francuzami. Nazajutrz niemieckie samoloty na ziemi w mieście Palmyra w środkowej Syrii zostały zaatakowane przez maszyny RAF. Francuskie władze w Syrii złożyły protest, stwierdzając w nim, że 15 niemieckich samolotów „przymusowo lądowało na syryjskich lotniskach” i „zgodnie z warunkami zawieszenia broni” Francuzi pomagali w odlocie tych maszyn. Co prawda walki w Iraku dość szybko się zakończyły i 31 maja objął tam rządy probrytyjski regent, ale współpraca vichystowskiego rządu z Niemcami i Włochami w kwestii pomocy dla Iraku, a także obawa przed faktycznym wkroczeniem Niemców i Włochów do Lewantu poprzez desant z okupowanej Grecji i wysp Morza Egejskiego, a tym samym zagrożenie oskrzydleniem alianckich oddziałów w północnej Afryce były powodami, dla których Brytyjczycy i Wolni Francuzi zdecydowali się podjąć zbrojne działania mające na celu opanowanie Syrii



i Libanu, czego zresztą stojący na czele Wolnych Francuzów gen. de Gaulle od dawna się domagał, a nie mógł tego wykonać swymi siłami z powodu ich słabości. Ta operacja otrzymała kryptonim „Exporter”.

Dowództwo sił lądowych mających wziąć udział w operacji objął gen. broni (lieutenant-general) Henry Maitland Wilson, który miał pod swoimi rozkazami zbieranie oddziałów brytyjskich, australijskich, hinduskich i Wolnych Francuzów. W Palestynie i Transjordanii stacjonowała niepełna australijska 7 Dywizja Piechoty, złożona z 21. i 25 Brygad Piechoty (każda po 3 bataliony), 3 pułków artylerii polowej, po jednym pułku artylerii przeciwpancernej i przeciwlotniczej, pułku i 2 dywizjonów lekkich czołgów, batalionu karabinów maszynowych oraz batalionu i 2 kompanii saperów. Z tego samego obszaru miała nacierać hinduska Grupa 5 Brygady Piechoty (5 Brygada z 3 batalionami i pułk artylerii polowej) oraz 1 Dywizja Piechoty Wolnych Francuzów (dowódca gen. dywizji Paul Louis Legentilhomme, 2 brygady piechoty po 3 bataliony każda, 13 Półbrygada Legii Cudzoziemskiej, batalion fizylierów marynarki, bateria 4 armat 75 mm, kompania czołgów złożona z 9 pojazdów, kompania dział przeciwpancernych i szwadron kawalerii). W Iraku do natarcia przygotowano hinduską 10 Dywizję Piechoty (brygada piechoty z 3 batalionami, brygada piechoty z 4 batalionami, pułk kawalerii zmechanizowanej i pułk artylerii polowej), hinduską 17 Brygadę Piechoty z 10 Dywizji, brytyjską 4 Brygadę Kawalerii z 1 Dywizji oraz zmechanizowany pułk Legionu Arabskiego. Ponadto do operacji desantowej wyznaczono batalion C komandosów z 11 Oddziału komandosów Brygady do Zadań Specjalnych (No. 11 Commando Special Service Brigade, 27 oficerów i 456 żołnierzy)<sup>1</sup>.

Przygotowania do morskiej części tej operacji rozpoczęły się 3 czerwca na konferencji na pokładzie pancernika *Warspite* (okrętu flagowego dowódcy Floty Śródziemnomorskiej, adm. Andrew Browne Cunninghama), a 3 dni później wydano rozkazy dla kampanii, która miała rozpocząć się 8 czerwca. Atakujące oddziały lądowe miały wspierać aliancki zespół okrętów „Force B”, którym dowodził wiceadm. Edward Leigh Stuart King, a tworzyły go lekkie krążowniki *Phoebe*, *Ajax* i *Coventry* (15 Dywizjon) oraz 8 niszczycieli: *Hero*, *Hotspur*, *Ilex*, *Isis*, *Jackal*, *Janus*, *Kandahar* i *Kimberley*. Te jednostki miały stanowić

osłonę planowanego desantu morskiego, potem ostrzeliwać francuskie porty, a później prowadzić blokadę portów w Libanie i Syrii, aby nie dopuścić do dotarcia drogą morską pomocy i uniemożliwić ucieczkę bazujących tam okrętów francuskich.

Brytyjskimi siłami powietrznymi wydzielonymi do działań w Lewancie dowodził komodor lotnictwa (air commodore) Leslie Oswald Brown. Siły te składały się z 6 dywizjonów i jednego skrzydła myśliwskiego (57 samolotów oraz 3 maszyny rozpoznawcze) oraz 4 dywizjonów bombowych (27 samolotów), czyli w sumie 87 maszyn, przy czym liczba samolotów w większości dywizjonów była niższa od przewidzianego etatu. Z tych dywizjonów trzy należały do lotnictwa morskiego (Fleet Air Arm): myśliwski 803 Dywizjon (6 maszyn Fairey „Fulmar”) bazujący w Lydda w Palestynie, myśliwski 806 Dywizjon (6 maszyn Hawker „Hurricane”) z bazą w Aboukir w Egipcie i 815 Dywizjon z 6 maszynami bombowo-torpedowymi Fairey „Swordfish” stacjonujący w Nikozji na Cyprze. Już 10 czerwca przybył do Lydda 829 Dywizjon FAA (6 maszyn Fairey „Albacore”), a mniej więcej w tym samym czasie na Cypr dotarł 826 Dywizjon FAA (5 „Albacore”). Oba ostatnie dywizjony pochodziły z remontowanego wówczas lotniskowca *Formidable*.

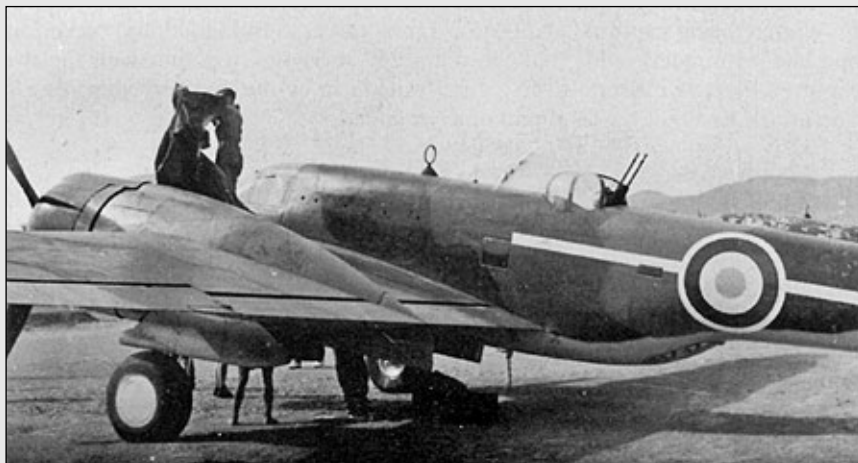
Siłami francuskimi w Lewancie dowodził gen. broni Henri Fernand Dentz, jednocześnie pełniący funkcję wysokiego komisarza rządu w Vichy. Siły te liczyły około 35 tys. żołnierzy, w tym tylko około 8 tys. Francuzów. Siły lądowe, określane jako Armia Lewantu (dowódca gen. dywizji Joseph Antoine Sylvain Raoul de Verdilhac), tworzyły 6 Pułk Legii Cudzoziemskiej (4 bataliony piechoty i 3 baterie artylerii), 24 Kolonialny Mieszany Pułk Piechoty (3 bataliony), 22 Pułk Piechoty Algierskiej (3 bataliony), 29 Pułk Piechoty Algierskiej (3 bataliony), 16 Pułk Piechoty Tunezyjskiej (3 bataliony), 17 Pułk Piechoty Senegalskiej (3 bataliony), batalion z 1 Pułku Piechoty Marokańskiej, 11 batalionów „sił specjalnych” (troupes spéciales, 3 libańskie i 8 syryjskich), 3 pułki kawalerii, 50 szwadronów kawalerii nieregularnej (złożonych z Druzów, Libańczyków, Kurdów i Czerkiesów), 3 dywizjony spahisów (kawalerii), 9 baterii artylerii polowej (każda z 6 działami 65-75 mm), 6 baterii dział 105 lub 155 mm, 9 baterii artylerii przeciwlotniczej, jeden pułk artylerii przeciwpancernej (21 dział 47 mm) oraz 2 puł-

ki czołgów, liczące łącznie 90 czołgów Renault R-35 i kilka FT-17.

Francuski dowódca sił morskich w Libanie i Syrii, kontradm. Pierre Victor Gabriel Gouton w Bejrucie miał pod swoimi rozkazami 3 Dywizjon Niszczycieli, który tworzyły *Guépard* (dowódca kmr Raymond Emile Gervais de Lafond, jednocześnie będący dowódcą dywizjonu) i *Valmy* (kmr ppor. Pierre Guiot), ponadto do sił francuskich należały awizo (eskortowiec) *Elan*, 9 Dywizjon Okrętów Podwodnych obejmujący 3 jednostki: *Caiman*, *Marsouin* i *Souffleur*, 52 Flotyllę Trałowców liczącą 5 okrętów (*Djebel Sannin*, *Avocette*, *Massalia*, *Jean Mic* i *Le Cid* – ten ostatni opuścił Tulu 2 czerwca i 9 dni później zawinął do Bejrutu), zbiornikowiec floty *Adour* oraz kilka holowników i jednostek pomocniczych. Artylerię nadbrzeżną w Lewancie tworzyły jedna bateria dział 155 mm, jedna 105 mm, 2 zmotoryzowane baterie 75 mm i jedna stała tego samego kalibru.

Siły lotnicze w Lewancie (dowódca gen. brygady lotnictwa Jean François Jannekeyn) składały się z 2 grup myśliwskich (43 maszyny), jednej grupy i jednej eskadry bombowej (19 maszyn) oraz 2 grup i 6 eskadr rozpoznawczych (50 maszyn) – łącznie 112 maszyn. Z tych sił tylko jedna eskadra należała do lotnictwa morskiego, a była nią 19 Eskadra Patrolowa (Escadrille de surveillance), bazująca w Trypolis w Libanie i posiadająca 5 latających łodzi Loire Lo-130. W trakcie działań wojennych siły lotnictwa morskiego zostały wzmocnione o przybyłe 15 i 17 czerwca z posiadłości francuskich w północnej Afryce 4 Flotyllę Bombową, złożoną z 6. i 7. Eskadry Bombowej, w skład każdej wchodziło po 6 bombowców Glenn Martin 167 F, które bazowały w Madjaloun koło Baalbek. Z kolei 4 lipca przybyły 1 Eskadra Myśliwska z 12 maszynami typu Dewoitine D-520, bazująca w Rayak, i 1 Eskadra Torpedowa z 6 wodnosamolotami Latécoère Laté 298, które wzmocniły 19 Eskadrę w Trypolis, 5 dni później do Aleppo dotarły 3 samoloty Lioré et Olivier LeO 257 bis z 1 Eskadry Transportowej. Ponadto do dzia-

1. W większości publikacji na omawiany temat można znaleźć informację, że do operacji „Exporter” alianci dysponowali około 35 tysiącami żołnierzy: około 18 tys. Australijczyków, 9 tys. Brytyjczyków, około 2 tys. Hindusów i około 5 tys. Wolnych Francuzów. W rzeczywistości te dane dotyczą stanu z końca czerwca 1941 roku, a i tak wydają się być błędne – wątpliwe jest, że niepełna australijska 7 Dywizja nawet po uzupełnieniu stanu byłaby tak liczna, a z kolei liczebność oddziałów hinduskich (10 Dywizja, Grupa 5 Brygady i 17 Brygada) byłaby tak skromna.



Bombowiec Martin 167F z Aeronavale Escadrille 7B na lotnisku w Atenach w trakcie przelotu do Syrii. Fot. zbioru Seweryn Fleischer

**Francuskie siły lotnicze w Lewancie 7 czerwca 1941 roku**

jednostka	skład
III/6 Grupa Myśliwska	25 myśliwców Dewoitine D-520
I/7 Grupa Myśliwska	18 myśliwców Morane MS-406
I/39 Grupa Bombowa	13 bombowców Glenn Martin 167F
3/39 Eskadra Bombowa	6 bombowców Bloch MB-200
II/39 Grupa Rozpoznawcza	12 maszyn Potez 63-11
583 Grupa Rozpoznawcza	5 maszyn Potez 63-11
592 Eskadra Rozpoznawcza	6 maszyn Potez 25TOE
593 Eskadra Rozpoznawcza	6 maszyn Potez 25TOE
594 Eskadra Rozpoznawcza	6 maszyn Potez 25TOE
595 Eskadra Rozpoznawcza	6 maszyn Potez 25TOE
596 Eskadra Rozpoznawcza	4 maszyny Potez 25TOE
19 Eskadra Patrolowa	5 maszyn Loire Lo-130

**Brytyjskie siły lotnicze biorące udział w walkach w Lewancie. Stan na 7 czerwca 1941 roku**

jednostka	Skład
3 Dywizjon RAAF (Palestyna)	12 myśliwców Curtiss P-40 „Tomahawk”
80 Dywizjon RAF (Palestyna)	8 myśliwców Hawker „Hurricane”
208 Dywizjon RAF (Palestyna)	7 myśliwców Hawker „Hurricane”
252/272 Dywizjon RAF (Palestyna)	3 myśliwce Bristol „Beaufighter”
803 Dywizjon FAA (Palestyna)	6 myśliwców Fairey „Fulmar”
Skrzydło „X” RAF (Transjordan)	8 myśliwców Gloster Gladiator
80 Dywizjon RAF (Cypr)	4 myśliwce Hawker „Hurricane”
208 Dywizjon RAF (Egipt)	3 myśliwce Hawker „Hurricane” 1 maszyna rozpoznawcza Westland „Lysander”
806 Dywizjon FAA (Egipt)	6 myśliwców Hawker „Hurricane”
84 Dywizjon RAF (Irak)	3 bombowce Bristol „Blenheim”
203 Dywizjon RAF (Irak)	4 bombowce Bristol „Blenheim”
11 Dywizjon RAF (Palestyna)	12 bombowców Bristol „Blenheim”
203 Dywizjon RAF (Transjordan)	2 bombowce Bristol „Blenheim”
815 Dywizjon FAA (Cypr)	6 maszyn bombowo-torpedowych Fairey „Swordfish”
208 Dywizjon RAF (Transjordan)	2 maszyny rozpoznawcze Westland „Lysander”

łań na morzu zostały oddelegowane 12 czerwca także samoloty sił powietrznych – I/12 i I/25 Grupy Bombowe (łącznie 26 bombowców Lioré et Olivier LeO 451) i II/3 Grupa Myśliwska (12 maszyn Dewoitine D-520), a w akcjach przeciw okrętom wzięły udział także inne jednostki sił powietrznych.

Jeszcze 6 czerwca Port Said opuścił okręt desantowy *Glengyle* (9919 BRT, przebudowany motorowy frachtowiec) w eskorcie niszczycieli *Hotspur* i *Isis*. Na pokładzie *Glengyle* znajdowali się komandosi z batalionu C (483 ludzi, dowódca ppłk Richard Robert Newsham Pedder), których zadaniem było wylądowanie na libańskim wybrzeżu 5 km na północ od Tyru u ujścia rzeki Litani (Leontes, około 80 km na południe od Bejrutu), gdzie mieli opanować ważny strategicznie most Qasmiye, przez który miały przejść nacierające z pobliskiej Palestyny oddziały australijskiej 7 Dywizji Piechoty. Daleką osłonę akcji miały stanowić krążowniki *Ajax* i *Phoebe* oraz niszczyciele *Jackal*, *Janus*, *Kandahar* i *Kimberley*, które wyszły z Aleksandrii w południe 7 czerwca. Planowana akcja miała zostać przeprowadzona rano 8 czerwca. W nocy z 7 na 8 czerwca żołnierze przesiedli się do barek desantowych typu „ALC”, które zostały zwodowane. Jednak rozpoczął się sztorm i o godzinie 01:30 akcja została odwołana przez dowodzącego operacją desantową kmdra Christophera Henry’ego Petrie (dowódcy *Glengyle*), który uznał, że barki desantowe rozbiją się na brzegu, stąd pomyślne lądowanie żołnierzy nie miało szans. Decyzję swą Petrie oparł na informacji od 2 brytyjskich oficerów, którzy 7 czerwca zbadałi wybrzeże u ujścia Litani. Operacja została przełożona na następną noc, ale odpadł element zaskoczenia, na co wskazywali oficerowie batalionu, bezskutecznie namawiający kmdra Petrie do kontynuowania akcji. *Glengyle* po południu 8 czerwca zawinął do Port Said, a *Hotspur* i *Isis* z krążownikiem *Coventry* o świcie dołączyły do zespołu wiceadm. Kinga. Jednocześnie rozpoczęło się uderzenie na lądzie.

Rano 8 czerwca zespół Kinga zbliżył się do libańskiego wybrzeża i usiłował nawiązać kontakt z czołowymi kolumnami nacierających oddziałów alianckich, ale sytuacja na brzegu była niejasna, dlatego okręty nie otworzyły ognia. Dopiero o godzinie 15:30 King odebrał wiadomość o zdobyciu Tyru. Później jedynie niszczyciel *Kimberley* kontynuował akcję ostrzeliwując po południu francuskie pozycje koło Khan.

Porównanie sił lotniczych przygotowanych do walk w Lewancie 7 czerwca 1941 roku

	Francuzi	Brytyjczycy
myśliwce	43	57
bombowce i samoloty torpedowe	19	27
samoloty rozpoznawcze	50	3
Łącznie	112	87

Jeszcze 8 czerwca godzinę po południu zespół Kinga, mający jako ubezpieczenie z powietrza 6 myśliwców Fairey „Fulmar” z 803 Dywizjonu FAA, został wykryty przez 2 francuskie myśliwce Dewoitine D-520 z III/6 Grupy. Jeden francuski samolot został wówczas strącony przez brytyjskie okręty (zdaniem Francuzów padł on ofiarą „Fulmarów”), a pilot wyskoczył na spadochronie i został wzięty do niewoli przez nacierających na brzegu żołnierzy australijskich. Dwie godziny później przybyło już 6 Dewoitine z III/6 Grupy, które szybko rozprawiły się z owymi „Fulmarami”, strącając trzy z nich, czwartego ciężko i piątego lekko uszkodzając (choć niewykłuczone, że niektóre z tych samolotów zostały zestrzelone lub uszkodzone przez 2 Dewoitine spotkane wcześniej). Czterej lotnicy z załóg utraconych „Fulmarów” ponieśli śmierć, a dwaj zostali uratowani przez brytyjskie okręty. Ów ciężko uszkodzony „Fulmar” po powrocie do bazy został uznany za niewarty remontu i przeznaczony do kaskacji. W ten sposób mający tylko 6 „Fulmarów” 803 Dywizjon praktycznie przestał istnieć.

Francuskie okręty mimo przewagi Brytyjczyków podjęły przeciwdziałania. Tuż po północy z 8 na 9 czerwca okręt podwodny *Caïman* atakował krążownik *Phoebe* (według innej wersji był to *Ajax* rozpoznany jako pancernik *Barham*), ale z wystrzelonych do niego 4 torped jedna utkwiała w wyrzutni, a dwie przeszły tuż przed dziobem krążownika. W rewanżu *Caïman* został zaatakowany bombami głębinowymi przez 2 niszczyciele, które lekko uszkodziły francuski okręt. Następnego dnia rano okręt podwodny *Souffleur* bezskutecznie atakował lekki krążownik *Phoebe* w eskorcie 3 niszczycieli, przy czym odpalono tylko jedną niecelną torpedę, a druga zaklinowała się w wyrzutni.

Tymczasem okręt desantowy *Glen-gyle* po kilku godzinach postoju w Port Said opuścił go wieczorem 8 czerwca pod eskortą niszczycieli *Hero* i *Ilex* z zadaniem wykonania desantu w rejonie ujścia Litani. Plan akcji został nieco zmieniony – pierwotnie batalion C został podzielony na 3 oddziały, które mia-

ły zostać wysadzone na północ od ujścia Litani. Teraz dwa oddziały miały lądować na północ, a trzeci na południe od ujścia rzeki.

Nad ranem 9 czerwca o godzinie 03:00 rozpoczęło się wodowanie barek desantowych, a w godzinach 04:20-04:50 nastąpiło lądowanie żołnierzy na brzegu. Osłonę desantu od strony morza zapewniał krążownik *Coventry* oraz niszczyciele *Hero*, *Hotspur*, *Ilex* i *Isis*. Lądowanie batalionu przebiegło bez większych przeszkód, ale Francuzi spodziewali się obrony, którą w tym momencie ułatwiał wschodzące słońce świecące w twarze Brytyjczyków.

Lądujący najbardziej na północy oddział Z (4. i 10. pododdział) pod dowództwem kpt. George’a Morea już podczas lądowania stracił radiostację, gdy jedna z barek desantowych rozbiła się na podwodnej skale na głębokości 1,5 m odległej o około 70 m od brzegu. Zadaniem oddziału było zdobycie wielkiego mostu Kafr Badda położonego nad strumieniem około 3 km na północ od mostu Qasmiye na Litani, aby zapobiec nadciągnięciu od północy francuskich posiłków dla obrońców mostu. Natarcie oddziału Z początkowo przebiegało pomyślnie – komandosi opanowali most i przecięli kable telefoniczne uniemożliwiając w ten sposób powiadomienie o ataku obsług położonych w pobliżu 4 haubic 155 mm, które stały się brytyjską zdobyczą. Następnie 10. pododdział zajął stanowiska obronne od północnej, a 4. pododdział od południowej strony mostu Kafr Badda. Wkrótce od oddziału dołączyła sekcja z 1. pododdziału i część 8. pododdziału należących do wysadzonego bardziej na południe oddziału Y. Przez większość dnia most został utrzymany, ale potem francuski kontratak z samochodami pancernymi zmusił uzbrojonych tylko w broń strzelecką komandosów do wycofania się. Część 10. pododdziału w nocy skierowała się na wschód, a potem na południe i szczęśliwie dotarła do nacierających żołnierzy australijskiej 7 Dywizji Piechoty. Około 23 żołnierzy z 4. pododdziału z dowódcą oddziału Z kpt. More’em wycofywała się na południe, aby połą-

czyć się z wysadzonym tam oddziałem Y, ale na otwartej przestrzeni komandosi dostali się pod ostrzał zarówno Francuzów jak i Brytyjczyków od południa. Zginęło wówczas 5 żołnierzy, a trzech odnieśli rany. W tej sytuacji kpt. More podjął decyzję o poddaniu grupy. Z oddziału Z ocalał jeszcze jeden żołnierz, który płynąc wzdłuż brzegu dotarł do nacierającego najbardziej na południu oddziału X. Pozostali komandosi z oddziału Z zginęli albo trafili do niewoli.

Oddział Y (1. i 8. pododdział), dowodzony przez dowódcę batalionu ppłk Peddera, lądował na brzegu w odległości około 1,5 km na południe od oddziału Z i około 2 km na północ od ujścia Litani. Oddział, stanowiący rezerwę dla wykonującego główne zadanie oddziału X, skierował się w głąb lądu i wkrótce przeciął drogę Tyr-Sydon, jednak na pobliskich wzgórzach napotkał na silny opór Francuzów. Brytyjczycy wprowadzili zdobyli pobliskie koszary, ale wkrótce Francuzi uzyskali przewagę. Oddział poniósł duże straty, zginęli m. in. ppłk Pedder i wielu oficerów, którzy polegli od pocisków strzelców wyborowych. Reszta oddziału próbowała wycofać się na południe ku Litani, lecz wkrótce została zmuszona do kapitulacji.

Wykonujący główne zadanie oddział X (2. i 3. pododdział) pod dowództwem mjr. Geoffreya Keyesa wylądował na południe od ujścia rzeki i skierował się na północ ku francuskim pozycjom przy moście Qasmiye na przeciwnym prawym brzegu Litani – według pierwotnego planu oddział X miał zaatakować te pozycje od tyłu. Po dotarciu do lewego brzegu rzeki oddział dostał się pod ogień francuskiej artylerii. Wykorzystując przerwę w ostrzale 7 żołnierzy około godziny 10:00 zdołało przeprawić się na prawy brzeg w łodzi pożyczonej od Australijczyków, którzy już dotarli do rzeki. Następnie przeprawiło się kolejnych 7 żołnierzy i ta grupa około godziny 13:30 opanowała francuskie stanowiska przy moście na prawym brzegu zdobywając przy tym działko przeciwpancerne 25 mm. Przy jego pomocy została zniszczona armata 75 mm, która ostrzeliwała podejścia do mostu. Jednak Francuzi zdołali wysadzić most w powietrze, gdy pierwsi Australijczycy byli w odległości tylko 50 m od niego! Mimo to w nocy w pobliżu mostu australijscy saperzy zbudowali most pontonowy, po którym kontynuowano natarcie na północ. Rano 10 czerwca wszyscy (z wyjątkiem jednego) wzięci do niewoli komandosi z oddziałów Z i Y odzyskali





Niszczyciel *Guépard* w trakcie walki z niszczycielami brytyjskimi w dniu 9 czerwca 1941 roku.

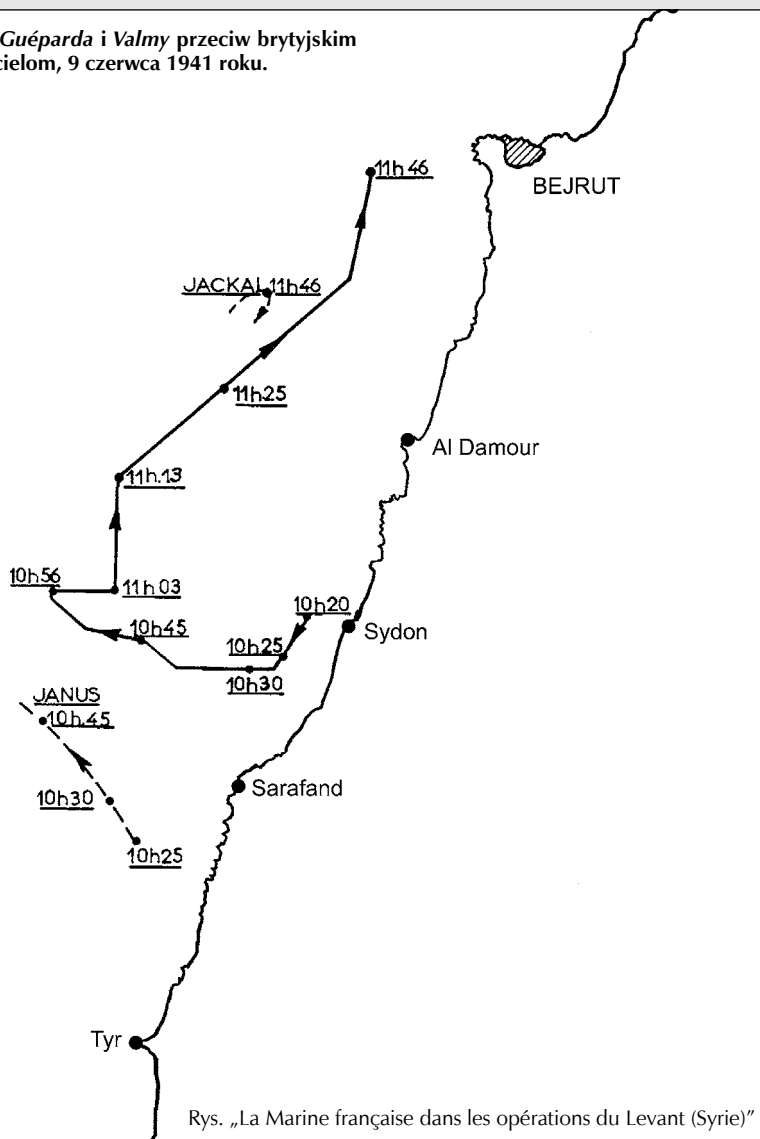
Fot. zbiory Mariusz Rafał Kaczmarek

wolność. Batalion C stracił podczas całej akcji 45 zabitych, 84 rannych i jednego rannego wziętego do niewoli, czyli przeszło 25% pierwotnego stanu.

Rano jeszcze 9 czerwca u ujścia Litani pojawiły się francuskie niszczyciele *Guépard* oraz *Valmy* i ostrzelały posuwające się wzdłuż brzegu oddziały australijskie, ale już po 12 minutach wstrzymały ogień, aby oszczędzać amunicję, której nie można było uzupełnić, a która mogła się przydać na „lepsze okazje”. Przez ten czas *Guépard* wystrzelił 42, a *Valmy* 30 pocisków 138 mm. Odpowiedzią z brzegu był ogień artylerii polowej z brzegu, lecz małego kalibru i niecelny.

Dowiedziawszy się o przybyciu francuskich okrętów zespół Kinga natychmiast zawrócił do brzegu, ale Francuzi już się oddalili. Z powodu braku wiadomości o dokładnej sytuacji militarnej na lądzie krążownik wiceadm. Kinga nie mogły udzielić wsparcia ogniowego atakującym oddziałom. O godzinie 09:25 niszczyciele *Hotspur*, *Isis* i *Jackal* wysłano na odległość 4 mil od wybrzeża jako osłonę przed francuskimi okrętami podwodnym, czwarty – *Janus* – pozostał na patrolu przy brzegu, a reszta zespołu Kinga odeszła do Hajfy w Palestynie po paliwo. Nieco ponad godzinę później koło Sydonu (na południe od Bejrutu) znów pojawiły się *Guépard* i *Valmy*, zaskakując samotnego *Janusa*. W stocznej walce brytyjski okręt został trafiony 5 razy, wskutek czego odniósł poważne uszkodzenia i zastopował, a na jego mostku zginęli bądź odnieśli rany wszyscy marynarze z wyjątkiem do-

Wypad *Guéparda* i *Valmy* przeciw brytyjskim niszczycielom, 9 czerwca 1941 roku.



Rys. „La Marine française dans les opérations du Levant (Syrie)”

wódcy. Od pójścia na dno uratowało *Janusa* przybycie *Hotspura*, *Isis* i *Jackala*. W dalszym ciągu starcia *Jackal* też został raz trafiony, ale pocisk wyrządził nieznaczne uszkodzenia, a tylko jeden marynarz odniósł rany. *Jackal* zdołał uniknąć trafienia torpedą wystrzeloną przez *Guéparda* i skryć się w zasłonie dymnej postawionej przez *Hotspura*, podczas gdy pozostałe niszczyciele toczyły walkę. W końcu Francuzi z dużą prędkością wycofali się do Bejrutu, gdy do miejsca walki zbliżały się brytyjskie krążowniki. *Guépard* podczas całej walki zużył 383, a *Valmy* 267 pocisków 138 mm. Uszkodzony *Janus*, na którym zginęło 12 marynarzy, został zaholowany przez *Kimberley* do Hajfy. Ubezpieczający wówczas oba okręty niszczyciel *Kandahar* podniósł z wody 2 pilotów – Brytyjczyka i Francuza, których samoloty (myśliwce Hawker „Hurricane” z 80 Dywizjonu i Dewoitine D-520 z III/6 Grupy) zderzyły się w powietrzu!

Po południu 9 czerwca brytyjskie krążowniki zostały zaatakowane przez 6 bombowców Glenn Martin z I/39 Grupy i 4 bombowce Bloch MB-200 z 3/39 Eskadry w eskorcie 6 myśliwców Dewoitine z III/6 Grupy. Zrzucone bomby były niecelne, a samoloty starły się z będącymi na patrolu 3 myśliwcami „Hurricane” z 80 Dywizjonu RAF. W wyniku walki zostały strącone 2 bombowce Bloch, z których jeden spadł do morza z 3 lotnikami (czwarty uratował się), a drugi roztrzaskał się już na lądzie, ale załoga ocalała. Brytyjczycy stracili wówczas 2 myśliwce, a ich piloci zginęli. Również po południu 9 czerwca jedna latająca łódź Loire Lo-130 z 19 Eskadry Rozpoznawczej bezskutecznie atakowała 2 bombami brytyjski frachtowiec koło Famagusty na Cyprze trafiając go 2 bombami, ale te nie wybuchły. Następnego rano jeden samolot z tej eskadry bezskutecznie atakował zbiornikowiec w odległości 50 mil od Famagusty. Tak samo zakończyły się ataki pojedynczych maszyn z tej eskadry tego samego dnia na zbiornikowiec i frachtowiec koło wysepki Ramkine na północny zachód od Trypolis.

Wieczorem 9 czerwca *Phoebe* ostrzelała rzekomo stanowiska Francuzów po północnej stronie mostu Khan, jednak pociski

spadły na brzeg będący wówczas w rękach Australijczyków! Bardziej skutecznie rano następnego dnia to samo zadanie i w tym samym miejscu wykonały *Kandahar* i *Kimberley*. Dopiero 11 czerwca do sztabu działającej na tym obszarze australijskiej 7 Dywizji Piechoty dołączył oficer łącznikowy marynarki, który miał usprawnić współdziałanie okrętów i oddziałami armii, i rzeczywiście odtąd ta współpraca była o wiele skuteczniejsza.

Skutkiem walki *Janusa* było stopniowe wzmocnienie alianckiego zespołu 10 czerwca o niszczyciele *Jaguar*, *Griffin*, *Defender* i australijski *Stuart*, a 2 dni później o nowozelandzki lekki krążownik *Leander* oraz niszczyciele *Jervis* i *Hasty*, które opuściły Aleksandrię wieczorem 12 czerwca i nazajutrz dołączyły do zespołu wiceadm. Kinga, zwalniając *Ajaxa*, *Stuarta*, *Jaguara*, *Kandahara* i *Hotspura*. W dniu 14 czerwca *Jervis* i *Griffin* wspierały alianckie natarcie ostrzeliwując francuskie pozycje nad rzeką Zaharani (około 7 km na południe od Sydonu), gdzie kilka francuskich baterii dział 75 mm zatrzymało aliantów przez 3 dni. Dopiero wykrycie stanowisk francuskich dział przez samoloty pozwoliło na ich unieszkodliwienie przez *Hero*, *Ilex* i *Jackala*. Sydon został zdobyty 15 czerwca.

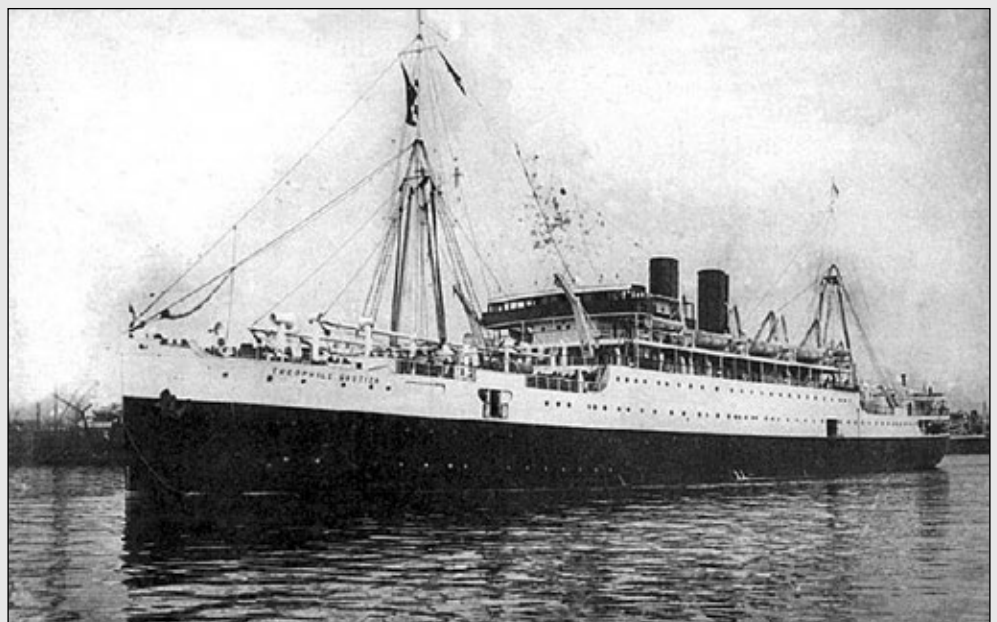
Braki we francuskiej artylerii przeciwlotniczej spowodowały, że postanowiono powiększyć jej stan przewożąc broń z Francji. Jednak rejs statku z odczynu do Lewantu przez akweny będące pod brytyjską kontrolą byłby zbyt ryzykowny, dlatego na mocy porozumienia

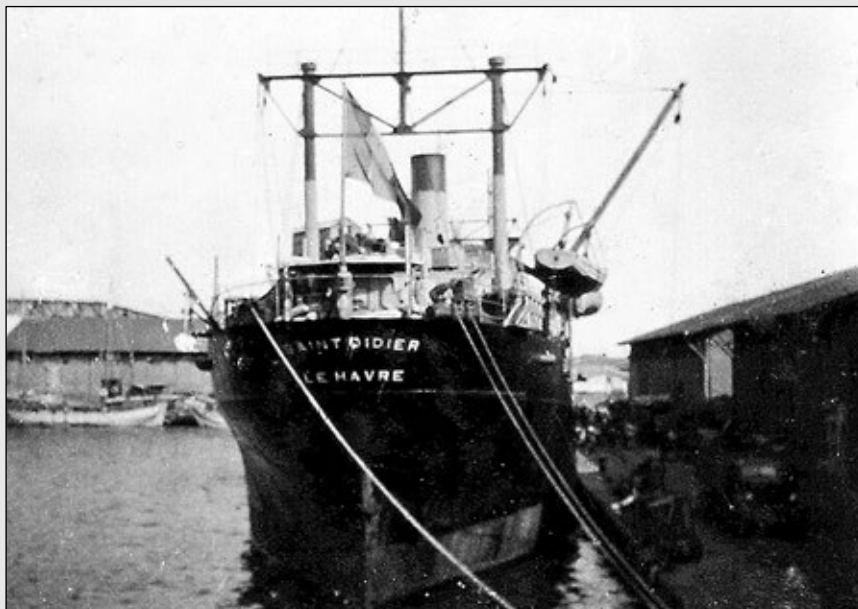
z Niemcami postanowiono, że broń zostanie dostarczona drogą lądową przez obszary będące pod niemiecką okupacją do Salonik w północnej Grecji, również okupowanej przez Niemców, a stamtąd zabiorą ją statki przysłane z Bejrutu. Francuzi w tym porcie mieli do dyspozycji motorowiec pasażersko-towarowy *Théophile Gautier* (8194 BRT), parowe frachtowce *Oued Yquem* (1369 BRT) i *Saint Didier* (2778 BRT) oraz zarekwirowane w lipcu 1940 roku 3 brytyjskie statki – parowe frachtowce *Brodwal* (3385 BRT) i *Lesbian* (2370 BRT) oraz parowy zbiornikowiec *Pegasus* (3597 BRT). Już rano 8 czerwca – a więc jeszcze przed rozpoczęciem konfliktu – *Oued Yquem* i *Saint Didier* wyruszyły do Salonik eskortowane przez *Guéparda*, *Valmy* i awizo *Elan*, ale po kilku godzinach na *Oued Yquem* nastąpiła awaria maszyn i wszystkie jednostki zawinęły do Trypolis. Stamtąd oba statki wyruszyły krótko po południu 12 czerwca i płynąc samotnie dotarły po 8 dniach do Salonik. Również 12 czerwca, ale wieczorem Bejrut opuścił *Théophile Gautier*, który także nie eskortowany osiągnął Saloniki jeszcze 19 czerwca.

Jednak dzień wcześniej ten statek przetrwał brytyjski nocny nalot na port, rozpoczęty 20 minut po północy z 10 na 11 czerwca. Atak wykonał wówczas jeden samolot, zrzucając 2 bomby, z których jedna upadła blisko frachtowca, a druga nie eksplodując chybiła celu, którym był holownik *Marius Chambon*. Trzy godziny później *Théophile Gautier* stał się celem kolejnego bezskuteczne-

Statek pasażerski *Theophile Gautier* wykorzystany do przerzutu broni amunicji z Salonik.

Fot. zbiory Mariusz Rafał Kaczmarek





Saint Didier z zaopatrzeniem w Salonikach.

Fot. zbiory Mariusz Rafał Kaczmarek

go ataku jednego samolotu, a kilka minut później również jedna maszyna próbowała atakować zbiornikowiec floty *Adour*, ale została odpędzona ogniem dział 100 mm i karabinów maszynowych tankowca. Wszystkie te naloty były dziełem samolotów Fairey „Swordfish” z 815 Dywizjonu FAA bazującego na Cyprze. Wieczorem tego dnia jeden samolot zrzucił niecelną bombę na stojące w porcie niszczyciele *Guépard* i *Valmy*. Następny nalot na port w Bejrucie został przeprowadzony w nocy z 11 na 12 czerwca przez 3 „Swordfish” z 815 Dywizjonu, lecz zrzucone 6 bomb chybiło, choć eksplodowało blisko *Guéparda*, *Valmy* i okrętu podwodnego *Souffleur*.

Na pomoc Francuzom przyszedli Niemcy wysyłając swe samoloty z lotnisk na niedawno zdobytej greckiej wyspie Kreta. Po raz pierwszy Niemcy zaatakowali po południu 12 czerwca, gdy na krążowniki wykonało nalot 8 bombowców Junkers Ju 88 z II/LG 1 (II Dywizjon z 1 Pułku Szkolnego), ale bomby chybiły, zaś z kolei niemieckie samoloty stały się celem ataków 8 myśliwców Curtiss P-40 „Tomahawk” z 3 Dywizjonu RAAF (australijskiego), których piloci rozpoznali przeciwnika jako Włochów (!) i zameldowali o strąceniu trzech oraz uszkodzeniu 2 maszyn. W rzeczywistości Niemcy stracili 2 samoloty z załogami – były to pierwsze maszyny zestrzelone przez myśliwce typu „Tomahawk”.

W nocy 13 czerwca o godzinie 01:30 zbiornikowiec floty *Adour* stojąc w Zatoce Djounieh (na północ od Bejrutu) został zaatakowany przez 4 „Swordfish” z 815 Dywizjonu FAA. Jeden samolot trafił w prawą burtę jednostki torpedą,

która wyrzuciła wyrwę o szerokości 6 i długości 8 m oraz spowodowała 4-stopniowy przechył, ale *Adour* zachował pływalność. Trzy pozostałe „Swordfish” zrzuciły 6 bomb, lecz te były niecelne. Już niespełna godzinę później w obawie przed drugim atakiem tankowiec eskortowany przez *Guéparda* pod osłoną nocnych ciemności udał się do Bejrutu. *Valmy* wówczas ubezpieczał przejście jednostki patrolując w odległości kilku mil od brzegu.

W międzyczasie *Phoebe* udał się do Hajfy, aby uzupełnić paliwo, a dowództwo „Force B” objął dowódca *Leander*, kmdr Robert Hesketh Bevan. Po południu 14 czerwca *Leander* i *Coventry* w osłonie 4 niszczycieli znajdowały się na patrolu w rejonie Sydonu. O godzinie 16:20 niszczyciel *Griffin* wykrył francuskie niszczyciele *Guépard* i *Valmy*, znajdujące się w odległości 15 mil na północ od brytyjskiego zespołu, a 6 mil na zachód od Bejrutu, płynące na południowy zachód na spotkanie z samotnym brytyjskim niszczycielem (*Griffinem*?), o którym meldowały oddziały na brzegu.

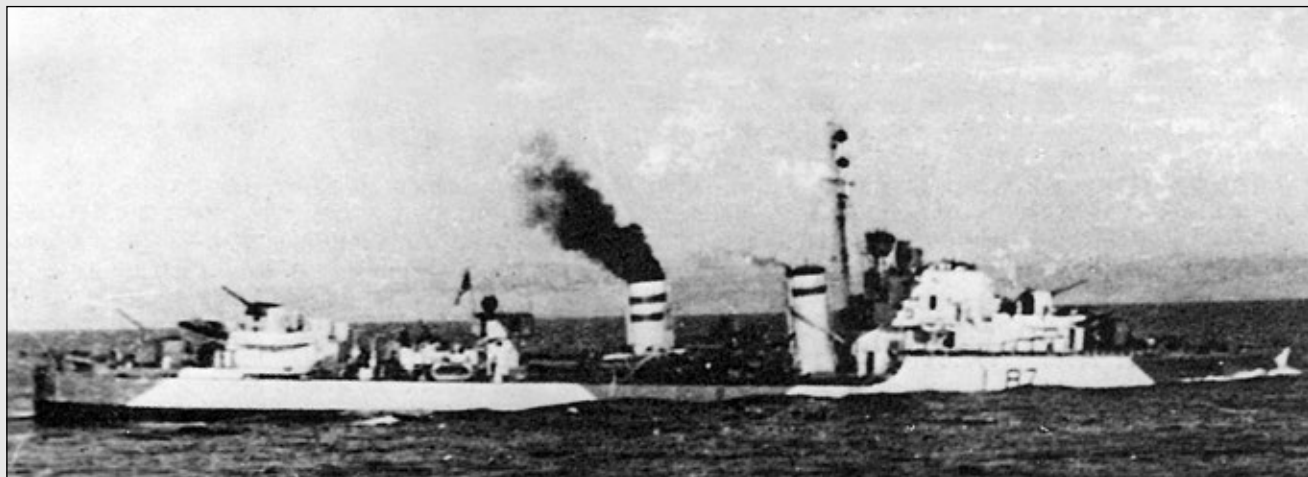
Zespół ruszył kursem na zbliżenie i 15 minut później francuskie jednostki zauważono na *Leanderze*. Kmdr Bevan rozkazał zwiększyć prędkość do 28 węzłów i podzielił zespół na 2 grupy – w każdej z nich znajdował się krążownik i 2 niszczyciele. Prędkość zespołu w tym czasie wynosiła tylko 24 węzły. O godzinie 16:45 francuskie okręty, oddalone o około 18 000 m, zmieniły kurs najpierw na północ, a wkrótce na zachód. Brytyjczycy wówczas zaobserwowali, że z jednego okrętu zrzucano za rufą jeden, a z drugiego okrętu 3 przedmioty, wyglądają-

ce na miny. Bevan zamierzał otworzyć ogień będąc poza zasięgiem ognia francuskich dział, lecz Francuzi szybko zbliżyli się do brzegu i znaleźli się pod osłoną armat baterii nadbrzeżnych, tak że Brytyjczycy trzymali wciąż duży dystans obserwując okręty przeciwnika, które w końcu zakotwiczyły blisko brzegu na północ od Bejrutu. Brytyjski zespół zawrócił na południe i około godziny 18:00 został zaatakowany przez 5 francuskich bombowców Lioré et Olivier LeO 451 z I/31 Grupy osłanianych przez 6 myśliwców Dewoitine z III/6 Grupy, ale bomby spadły w odległości około 450 m od niszczyciela *Hero*. Wezwane na pomoc 3 myśliwce „Hurricane” z 80 Dywizjonu stoczyły walkę z francuskimi myśliwcami osłony. Zdaniem Brytyjczyków jeden Dewoitine spadł do morza, ale w rzeczywistości samolot został poważnie uszkodzony i skapotował podczas przymusowego lądowania, po czym spisano go na straty.

Około południa 15 czerwca do zespołu dołączył *Phoebe* z wiceadm. Kingiem i 3 niszczyciele, po czym odesłano 3 niszczyciele do wsparcia oddziałów na lądzie, a reszta zespołu udała się na pełne morze, gdyż rozpoznanie lotnicze ustaliło, że z akwenu na północ od Cypru zbliża się francuski niszczyciel typu *Cassard*, który postanowiono przechwycić. Wykrytym okrętem był *Vauquelin*, który wraz z bliźniaczym *Chevalier Paul* płynął jako wzmocnienie dla sił w Lewancie wioząc jednocześnie ładunek amunicji, a o czym jest mowa dalej. Późnym popołudniem „Force B” został zaatakowany przez 9 bombowców Ju 88 z II/LG 1. Samoloty poważnie uszkodziły niszczyciel *Isis*, na którym od wybuchu bomby tuż przy burcie doszło do rozerwania poszycia kadłuba i zalania przedniej kotłowni. Niszczyciel, na którym nie było ofiar, w eskorcie krążownika *Coventry* udał się do Hajfy. Połowa bombowców nie zdążyła wykonać ataku, gdyż została odpędzona przez 6 „Hurricane” z 80 Dywizjonu. Zdaniem Brytyjczyków Niemcy mieli wówczas stracić 3 maszyny, z których dwie spadły do morza, a trzecia uszkodzona lądowała przymusowo w Syrii. W rzeczywistości stratą był tylko jeden bombowiec, który został poważnie uszkodzony i wyładował w Turcji.

Około godziny później koło Sydonu *Leander*, *Jervis*, *Hasty* i *Ilex* były bombardowane również przez francuskie maszyny. Najpierw nastąpił atak 3 bombowców Glenn Martin z 6 Eskadry 4 Floty Bombowej (lotnictwa





Brytyjski niszczyciel *Isis* po ataku francuskiego lotnictwa.

Fot. „Warships”

morskiego) ubezpieczanych przez 7 Dewoitine'ów z III/6 Grupy Myśliwskiej i 4 bombowców LeO 451 z I/12 Grupy w eskorcie 6 myśliwców Morane MS-406 z I/12 Grupy. Bliskie eksplozje zrzuconych przez Martiny dwóch 225-kilogramowych bomb przy niszczycielu *Ilex* spowodowały tak jak na *Isis* przebicie burty i zalanie jednej kotłowni. Później okręty były bombardowane przez 4 LeO 451 z I/31 Grupy, ale bomby były niecelne, a jeden bombowiec został uszkodzony od ognia artylerii przeciwlotniczej. Taki sam efekt miał atak Martinów z I/39 Grupy, przy czym poważne uszkodzenia odniósł jeden bombowiec, a dru-

gi lekkie. Uszkodzony *Ilex*, który również jak *Isis* nie doznał strat w załodze, mógł płynąć z prędkością 15 węzłów, ale wkrótce musiał zastopować z powodu zanieczyszczonego paliwa, gdyż do zbiorników dostała się morską woda, po czym został odholowany przez *Hasty* do Hajfy. Pozostałe jednostki „Force B” patrolowały na akwenie na północ od Bejrutu przez całą noc.

Późnym wieczorem 15 czerwca brytyjskie niszczyciele *Kimberley* i *Jervis* wykryły 2 francuskie niszczyciele blisko brzegu koło Bejrutu. Były to *Guépard* i *Valmy* wysłane z Bejrutu na poszukiwania brytyjskich okrętów. Brytyj-

skie niszczyciele otworzyły ogień zanim same zostały dostrzeżone przez Francuzów i stwierdzono, że trafiono jeden z francuskich okrętów (co nie ma potwierdzenia), które odeszły w zasłonie dymnej pod przykrycie baterii nadbrzeżnych. Nieco później francuskie jednostki skierowały się na południe i już po północy 16 czerwca natknęły się na nowozelandzki krążownik *Leander* i 4 niszczyciele, z którymi stoczyły potyczkę, ale obie strony nie doznały strat. *Guépard* wystrzelił 48, a *Valmy* 30 pocisków – Francuzi oszczędzali amunicję, której nie można było uzupełnić.

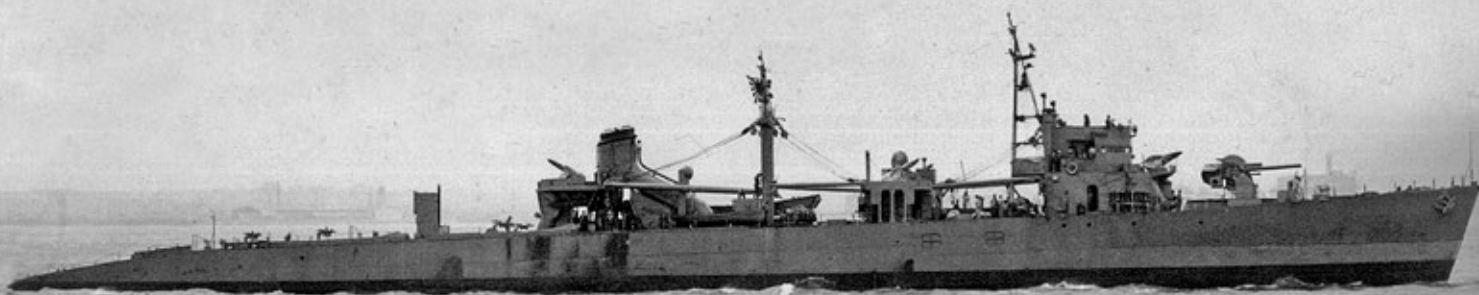
(ciąg dalszy nastąpi)

## FOTOKOLEKCJA

Niemiecki niszczyciel *Paul Jacobi* krótko po wejściu do służby.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz





# Japońskie okręty desantowe typ T.1 i T.101/T.103 część I

## Geneza jednostek

Szeroko rozumiane operacje desantowe należą do jednych z najstarszych form działań morskich, bo czym innym jak nie desantem morskim były w końcu opisane przez Homera legendarne działania Greków przeciw Troi. Czas upływał a desanty morskie stosowano na coraz szerszą skalę, przerzucając całkiem spore siły między kontynentami, tak jak uczynili to Hiszpanie podbijając Amerykę. Wszystkie te operacje prowadzone były przy wykorzystaniu okrętów bądź statków transportowych, żołnierzy wysadzano bezpośrednio na brzeg przy użyciu pokładowych środków pływających. Tak było jeszcze i w XX wieku, w czasie słynnej alianckiej operacji desantowej na półwyspie Gallipoli w roku 1915, gdy szalupy okrętowe holowane przez kutry parowe dowoziły wojska na improwizowane przystanie.

Za pierwszych, którzy do desantowania wojsk użyli specjalnych, jeśli można tak określić, jednostek pływających, uważa się Rosjan w okresie I wojny światowej. Wówczas, w czasie operacji na tureckim wybrzeżu czarnomorskim, posłużyli się oni odpowiednio przystosowanymi szalandami z basenu Morza Azowskiego. Właśnie na bazie tych, w końcu „pokojowych” statków powstały jednostki zwane „Elpidiforami”. „Elpidifory” były okrętami o napędzie parowym, w umieszczonej na rufie maszynowni, o wyporności 1000-1300 t

i zanurzeniu 0,0-0,9 m na dziobie i odpowiednio 1,5-2,4 m na rufie. Niewielkie zanurzenie na dziobie, umożliwiające podejście niemal bezpośrednio pod nieprzygotowany brzeg, uzyskiwano przez odpowiednie rozłożenie ładunków. Jednostki posiadały uzbrojenie obronne w postaci 1 dział kal. 76,2 mm na dziobie oraz 2 dział kal. 47 mm lub 4 dział kal. 37 mm na pokładzie, co umożliwiało wsparcie ogniowe wysadzanych oddziałów. „Elpidifory” mogły zabierać na pokład desant w sile do batalionu piechoty, który schodził na brzeg, korzystając ze specjalnych trapów<sup>1</sup>.

Zakończenie światowego konfliktu odłożyło do lamusa wszelkie projekty budowy specjalnych okrętów przeznaczonych do wysadzania desantu bezpośrednio na brzeg. Stan taki utrzymywał się w zasadzie przez okres całego międzywojnia, a i operacje w początkowym okresie II wojny światowej, bardzo przypominały jeszcze miniony konflikt. Najlepszym tego dowodem były działania Niemców w toku operacji pod kryptonimem „Weserübung” wiosną 1940 roku, którzy siły desantu w Norwegii i Danii transportowali i wysadzali na brzeg z pokładów okrętów wojennych, głównie niszczycieli i torpedowców. Nie inaczej postępowali Alianci, przerzucając do Norwegii wojska kontrdesantu, również głównie na pokładach transportowców, choć można było oczekiwać, że Wielka Brytania, jako bądź co bądź

wyspiarskie państwo, dysponować będzie jakimś bardziej wyspecjalizowanym sprzętem. Obie strony wyokrętowały żołnierzy przy nabrzeżach portowych bądź dowoziły na ich na brzeg, wykorzystując improwizowany sprzęt, wśród którego podstawową rolę odgrywały pokładowe środki pływające.

Bardzo podobnie rzecz się miała także z inną wyspiarską potęgą morską – Japonią, która poczynając od lat 80-tych XIX stulecia zaczęła intensywnie działać na arenie międzynarodowej, koncentrując swą uwagę na najbliższym rejonie Dalekiego Wschodu. Prowadzone przez Japonię wojny, zrazu z Chinami w latach 1894-1895, a następnie z Rosją w latach 1904-1905, oprócz istotnych dla przebiegu konfliktów, działań morskich, rozgrywały się siłą rzeczy w dużej mierze na lądzie, co wymagało dostarczenia żołnierzy z macierzystych wysp na kontynent. Korzystano przy tym z zespołu transportowców, bez potrzeby wysadzania wojsk bezpośrednio w terenie. Podobnie prowadzone były również i późniejsze operacje militarne – okupacja Tsingtau w Chinach i niemieckich kolonii na Oceanie Spokojnym czy interwencja w Rosji w czasie wojny domowej. Kolejna wojna domowa, tym razem w Chinach, także wiązała się z militarnym zaangażowaniem Japonii, która

1. wg Wasiljew A.M., Zlobin G.P., Skrorochod J.W., *Współczesne desanty morskie*, Warszawa 1972.

tym razem jednak ugrzęzła na dobre. Początki interwencji w Chinach przypadły na lata 1927-1928, w roku 1931 zdołano opanować bogatą Mandżurię, którą wkrótce przekształcono w marionetkowe Cesarstwo Mandżukuo, jednak rzeczywiste, zakrojone na szeroką skalę rozpoczęły się w 1937 i wiązały znaczne japońskie siły wojskowe praktycznie do końca II wojny światowej.

We wszystkich wspomnianych wcześniej operacjach zaangażowane były znaczne kontyngenty wojsk lądowych, jednak w żadnym przypadku nie zachodziła potrzeba wysadzania większych oddziałów bezpośrednio z okrętów na brzeg i to jeszcze w warunkach aktywnego przeciwdziałania z chińskiej strony.

Rola marynarki wojennej w tych działaniach ograniczała się w praktyce do zapewniania eskorty statkom transportującym wojska. Statki te, podobnie jak i środki pływające służące do przewozu na brzeg, pozostawały w gestii wojsk lądowych – armii. Tym samym w końcu roku 1941, gdy Japonia włączyła się do trwającej już ponad 2 lata II wojny światowej, jej marynarka wojenna nie dysponowała typowymi jednostkami desantowymi, który w tym samym okresie zaczęły już zasilac składy innych flot – Royal Navy i U.S. Navy. Zwłaszcza ta ostatnia dysponowała wdrożonym do produkcji zestawem kutrów desantowych do przewozu ludzi i sprzętu.

Tymczasem armia japońska dysponowała własnymi specjalnymi transportowcami, na czele z *Shinshu Maru*<sup>2</sup>, które w większości były jednak tylko adaptowanymi statkami handlowymi. Jednostki te zabierały na pokład barki desantowe typu *Daihatsu*<sup>3</sup>, które mogły transportować żołnierzy z okrętu bezpośrednio na miejsce lądowania. Problem jednak w tym, że transportowce desantowe armii posiadały znaczny tonaż, co utrudniało nawigowanie w wodach przybrzeżnych, ale przede wszystkim były nader nieliczne, co zupełnie nie przystawało do rozmachu działań wojennych podjętych przez Japonię na Pacyfiku.

Pierwsze, po Pearl Harbor, japońskie operacje – lądowanie na Malajach i w Holenderskich Indiach Wschodnich, zostały przeprowadzone zgodnie z wypracowanym wcześniej wzorcem. Podobnie potraktowano Filipiny, Guam Wake i inne amerykańskie wyspy Pacyfiku.

Dalsze japońskie plany ofensywne przewidywały zdobycie Port Moresy na

Nowej Gwinei (operacja „MO”), wyspy Midway (operacja „MI”) oraz przeniesienia działań na środkowy Pacyfik, celem opanowania Fidżi, Nowej Kaledonii i Wysp Samoa (operacja „FS”). Działania militarne na wyspach oceanicznych nie wymagały zasadniczo angażowania tam znaczących sił wojsk lądowych, stąd też ich prowadzenie przerzucono w dużej mierze na marynarkę wojenną, która tak na dobrą sprawę nie dysponowała okrętami odpowiednimi do ich przeprowadzenia. Stąd też powstała pilna potrzeba zbudowania takich właśnie jednostek (życie wykazało, że decyzyja ta była już mocno spóźniona). Uznano wówczas, że japońska marynarka wojenna potrzebuje zasadniczo 2 rodzajów okrętów desantowych:

- szybkich jednostek transportowych, do działań rajdowych, zabierających na rufie po 4 barki desantowe *Daihatsu*,
- szybkich jednostek desantowych, o dobrych właściwościach manewrowych, mogących przewozić czołgi<sup>4</sup>,

Niepowodzenia Japończyków na Morzu Koralowym w maju 1942 spowodowały rezygnację z przeprowadzenia operacji „MO”, a totalna klęska w bitwie pod Midway w czerwcu tego roku, również z operacji „MI”. Sytuacja ta zmusiła stronę japońską, która czasowo zawiesiła także realizację operacji „FS”, do znalezienia nowej, wysuniętej bazy lotniczej na Obszarze Południowym. W czerwcu 1942 zapadła decyzja o utworzeniu takiej właśnie bazy na Guadalcanal, należącym do archipelagu Wysp Salomona, a już 6 lipca tego roku oddziały wojsk lądowych, w tym budowlane i inżynierino-saperskie, wylądowały na wyspie. 16-go lipca przystąpiono do prac przy budowie lotniska, które wstępnie ukończono 5 sierpnia, co pozwoliło na przygotowanie do przebazowania tam 6 Grupy Powietrznej. Warto zaznaczyć, że większość prac inżynierino-budowlanych, w trudnych warunkach terenowych i klimatycznych, wykonana była ręcznie.

Samo lądowanie na Guadalcanal – operacja „SN”, zostało przeprowadzone zgodnie z wcześniejszym schematem przy wykorzystaniu transportowców *Kinryu Maru*, *Azuma Maru*, *Hokuriku Maru*, *Azumayama Maru* i *Kokotu Maru*, eskortowanych i osłanianych przez zespoły okrętów Czwartej Floty wiceadm. Shigeyoshi Inoue.

Japońskie działania na Guadalcanal nie uszły uwadze Amerykanów, którzy zdając sobie doskonale sprawę ze strategicznego położenia wyspy, postanowi-

li szybko ją odzyskać, podobnie zresztą jak i leżącą w pobliżu Tulagi, gdzie znajdował się wspólny naturalny port. Siły amerykańskie wylądowały, korzystając oczywiście już z klasycznych jednostek desantowych, w nocy z 6/7 sierpnia 1942. Do wieczora ich liczebność wzrosła do 11 000 żołnierzy, którzy 8 sierpnia zdołali opanować strategiczne lotnisko<sup>5</sup>, co dało początek krwawej, trwającej ponad 6 miesięcy, kampanii morsko-lądowej. Opanowanie lotniska umożliwiło Amerykanom szybkie uzyskanie lokalnej przewagi w powietrzu. Japończycy, którzy siły nie zostały z razu zniszczone, a jedynie wyparte z rejonu lotniska, również zdawali sobie sprawę ze znaczenia Guadalcanal dla walk na środkowym Pacyfiku i natychmiast podjęli starania by odbić utracone pozycje, kierując tam znaczne siły morskie oraz przerzucając oddziały wojsk lądowych. Tyle tylko, że działania te rozłożone były w czasie siły wchodziły do akcji stopniowo, co pozwoliło na okrzepnięcie obrony amerykańskiego desantu.

Głównym celem japońskich operacji było lotnisko, któremu Amerykanie nadali nazwę „Henderson Field”. Lotnisko ostrzeliwano z morza oraz desperacko atakowano od strony lądu, jednak wszystkie te wysiłki spełzły na niczym i strona amerykańska, mimo ponoszonych strat, systematycznie wzmacniała swe pozycje. Tymczasem w miarę upływu czasu, Japończycy stanęli przed poważnym problemem logistycznym, jakim okazała się konieczność uzupełniania i zaopatrywania własnych wojsk. Amerykańskie panowanie w powietrzu sprawiło, że ruchy japońskich okrętów, zwłaszcza w porze dziennej, były śledzone, co umożliwiało skuteczne im przeciwdziałanie. Japończykom pozostały jedynie bezkسیężycowe noce i szybkie okręty, bowiem klasyczne transportowce desantowe zostały szybko wyeliminowane z akcji. Do operacji zaopatrzeniowych Guadalcanal wykorzystywano niszczyciele, a później również okrę-

2. *Shinshu Maru* – jap. trans. des., zbud. 1934-35, Harima, wyp. 12 000 t (8160 BRT), dł. 150,0 m, szer. 22,0 m, zan. 6,2 m, turb. par. 8000 KM, pręđ. 19 w., uzbr: 5-8 x 76 mm plot, 26 wodnosamolotów, 2 kat., 20 barek des. *Daihatsu*.

3. *Daihatsu* – jap. barka des. bud. 1935-45, wyp. 20-21,4 t, dł. 14,6 m, szer. 3,35 m, zan. 0,75 m, napęd silnik spalinowy 60-150 KM, pręđ. 7,5-8,5 w., zasięg 100 Mm/7,5 w. – 50 Mm/8,5 w., załoga 12 ludzi, ładunek czołg Typ 96 względnie 70 żołnierzy lub 10 t ładunku. Łącznie zbudowano 3220 barek.

4. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S. i Rehm-Takahara T., *The Special fast landing ships of the Imperial Japanese Navy*, „Warship” No 38, April 1986.

5. wg Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem* T 1, Poznań 1986.



ty podwodne, które wyrzucały zaopatrzenie w beczkach, gumowych workach i innych pojemnikach, a nawet wystrzeliwały je z wyrzutni torpedowych, u brzegów wyspy. Mimo wszystkich tych zabiegów, okupionych często sporymi stratami, na Guadalcanal udawało się dostarczać raptem 20% – 335% niezbędnego zaopatrzenia<sup>6</sup>, co znacznie komplikowało położenie japońskich oddziałów na wyspie, obniżając ich zdolność bojową.

Porażka atakujących Henderson Field oddziałów lądowych oraz wspomniane problemy z utrzymaniem ciągłości ich zaopatrzenia, sprawiły, że już jesienią 1942 roku marynarka wojenna Japonii zaczęła gorączkowo poszukiwać okrętów, specjalnie dostosowanych do realizacji zadań transportowo-desantowych.

W początkach roku 1943 został podpisany wewnętrzny dokument – „*Drugi Okresowy Plan Przyspieszenia Produkcji Wojennej*”, stanowiący swego rodzaju kompromis między Ministerstwem Marynarki a Sztabem generalnym Marynarki Wojennej, który stworzył podstawy do podjęcia produkcji „specjalnych transportowców”. W dniu 23 kwietnia 1943 tajnym dokumentem No 142 projekt wojennego programu rozbudowy floty na rok fiskalny 1943, trafił do Ministerstwa Marynarki. Wśród zaplanowanej budowy, bagatelą tylko 1301! jednostek różnych klas, znalazły się również 22 szybkie transportowce.

Zakładano, że wspomniane okręty będą miały wyporność standardową 1500 t oraz prędkość maksymalną około 23 węzłów. Ich zasięg miał wynieść 3500 Mm przy 18 węzłach. Przewidywane uzbrojenie obejmowało 2 uniwersalne działa kal. 120 mm lub 127 mm, 3 potrójnie sprzężone działa plot. kal. 25 mm oraz 36 bomb głębinowych, a w składzie wyposażenia znalazły się sonar i hydrofon. Zdolność przewozowa została określona na około 200 t ładunku, a do jego obsługi miały służyć 2 zaokrętowane barki desantowe typu *Daihatsu* oraz w razie potrzeby kuter pokładowy i pontony<sup>7</sup>.

Ten tymczasowy projekt powstał w wyniku modyfikacji planów niszczenia eskortowego typu *Matsu*<sup>8</sup>, z którego usunięto część układu napędowego (1 zestaw turbin), pozostawiając tylko jedną śrubę, ale w zamian získano powierzchnię ładunkową. Przewidywano również redukcję uzbrojenia w stosunku do pierwowzoru, a także zabudowę pochylego pokładu w części rufowej okrę-

tu, umożliwiającego łatwe wodowanie transportowanych barek desantowych.

Ostatecznie jednak plan fiskalny na rok 1943, którego priorytetami stały się okręty eskortowe, kutry torpedowe, okręty podwodne, patrolowce i transportowce, mocno zredukował liczbę szybkich transportowców. Zamiast pierwotnie planowanych 22 jednostek, w roku 1944 miały powstać jedynie 4, a w roku 1945, dalszych 5 takich okrętów, na bazie zmodyfikowanego niszczyciela eskortowego typu „D” (*Matsu*).

Pogorszenie położenia strategicznego Japonii, po ostatecznym wycofaniu się z Guadalcanal, spowodowało zwrot w dotychczasowej doktrynie wojennej z ofensywnej na defensywną, której zadaniem była przede wszystkim obrona dotychczasowego stanu posiadania. Zmiana doktryny znalazła natychmiast swoje odbicie w kolejnym już programie rozbudowy floty.

W sierpniu 1943 zmodyfikowano dotychczasowy projekt szybkiego transportowca, którego prędkość zredukowano do 21,5 węzła, zwiększając równocześnie wielkość transportowanego ładunku do około 300 t pojawił się także projekt całkowicie nowego rodzaju jednostek desantowych – średniego okrętu desantowego do przewozu czołgów, odpowiednika alianckiego „LCT”, a raczej „LST”. Jego standardowa wyporność miała sięgać 950 t, a prędkość około 16 węzłów. Przewidywany zasięg określono na 3000 Mm przy 16 węzłach, a ładowność na 350 t (13 czołgów średnich). Uzbrojenie obejmowało 1 uniwersalne działo kal. 8 cm oraz 2 potrójnie sprzężone działa plot. kal. 25 mm. Jednostka miała być przystosowana do szybkiego za i wylądunku bezpośrednio na plaży, dzięki zastosowaniu uchylnej rampy dziobowej<sup>9</sup>.

Ostatecznie w końcu 1943 przygotowano „Plan budownictwa okrętowego na rok fiskalny 1944” (zaczynający się od kwietnia), który w zasadzie sprowadzał się do dołożenia kolejnych, nowych okrętów, do zakreślonych już wcześniej planów. W ramach wspomnianego Planu szybkie transportowce zostały sklasyfikowane jako „okręty specjalnego przeznaczenia” (Tokumukan Toku). Ich wyporność miała pozostawać na poprzednim poziomie – 1500 t. zmniejszono nieco prędkość do 22 węzłów, zwiększając jednocześnie zasięg do 3700 Mm przy 18 węzłach. Zachowano wcześniejsze uzbrojenie, jednak w istotny sposób powiększono potencjał przewozowy, który osiągnął 400-500 t względnie zamiennie 200-400 żołnierzy. Jednost-

ki mogły opcyjnie zabierać na pokład 4 barki desantowe typu *Daihatsu* lub 7 czołgów względnie 2 miniaturowe okręty podwodne lub 6 „żywych torped”.

W analogiczny sposób doprecyzowano także parametry okrętu desantowego do przewozu czołgów (Senshu unsotei), które nie odbiegały w zasadniczy sposób od wcześniejszych ustaleń.

Zaplanowano budowę 22 sztuk „Tokumukan Toku” w okresie między 1 kwietnia 1944 a 31 marca 1945 (w ramach planu na rok fiskalny 1944) oraz dalszych 24 okrętów ramach planu na rok fiskalny 1945. W przypadku jednostek „Senshu unsotei” liczby te wynosiły odpowiednio 63 i 40<sup>10</sup>.

Szybkie transportowce, określane również jako transportowce pierwszej klasy (Itto Yusokan), otrzymały tymczasowe numery od 2901 do 2948. Przewidywany koszt budowy pojedynczego okrętu w ramach planu na rok fiskalny 1944, określono na 6,912 mln ¥, a następnych już na 7,126 mln ¥ za jednostkę.

Okręty desantowe do przewozu czołgów, określane również jako transportowce drugiej klasy, otrzymały tymczasowe numery od 1501 do 1603. Przewidywany koszt budowy pojedynczego okrętu w ramach planu na rok fiskalny 1944 wynosić miała 3,479 mln ¥, a następnych odpowiednio już po 3,587 mln ¥<sup>11</sup>.

## Opis konstrukcji

### Typ „T.1”

Transportowce pierwszej klasy jak nazywano nowe, szybkie okręty desantowe, określane także jako typ *T.1*, których projekt został ostatecznie zatwierdzony przez Wydział Techniczny Marynarki Wojennej we wrześniu 1943, miały wyporność standardową 1500 t. w czasie prób ich wyporność pełna wynosiła odpowiednio 1965 t (metrycznych).

Całkowita długość kadłuba sięgała 96,0 m, długość w linii wodnej 94,0 m, a długość między pionami 89,0 m, naj-

6. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S. i Rehm-Takahara T., *The Special fast...*

7. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S. i Rehm-Takahara T., *The Special fast...*

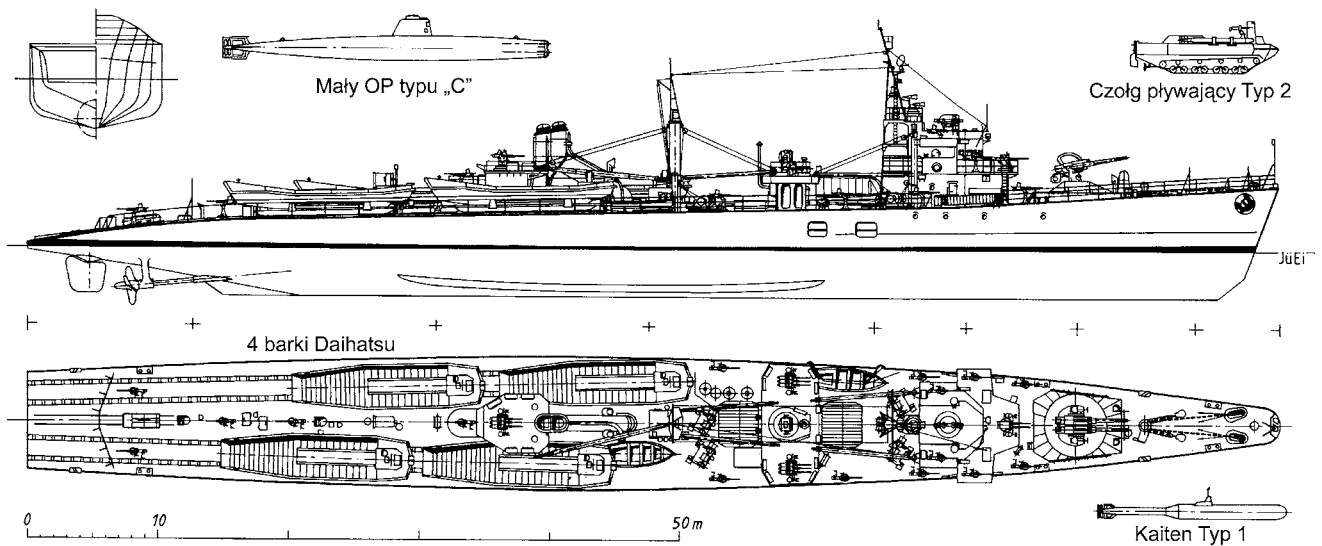
8. *Matsu* – typ jap. nisz. eskort. , bud. 1943-45, wyp. 1530 t, dł. 100,0 m, szer. 9,35 m, zan. 3,30 m, 2 turb. par. 19 000 KM, 2 śruby, pręđ. 27,8 w., zasięg 4680 Mm/16 w., uzbr.: 3 x 127 mm, 24 x 25 mm plot, 36 bg, 4 wt kal. 610 mm załoga 160 ludzi.

9. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S. i Rehm-Takahara T., *The Special fast...*

10. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S. i Rehm-Takahara T., *The Special fast landing ships of the Imperial Japanese Navy*, Part 2, „Warship” No 39, July 1986.

11. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S. i Rehm-Takahara T., *The Special fast...* Part 2.

## Typ T.1



Rys. copyright Jurgen Eichardt

większa szerokość kadłuba, na poziomie linii wodnej wynosiła 10,2 m, a głębokość kadłuba 6,5 m. zanurzenie przy wyporności standardowej sięgało 3,6 m, a przy wyporności pełnej 3,8 m.

Jednostki posiadały specyficzną ukształtowaną, pochyloną część rufową, co wraz z zamontowanym na pokładzie systemem stalowych rolek transportowych umożliwiało łatwy oraz szybki załadunek i wyładunek transportowanych ładunków, nie mówiąc już o wodowaniu barak desantowych typu *Daihatsu*.

Okręt posiadał pojedynczy ster łopatyowy o powierzchni 6,7 m<sup>2</sup>, napędzany hydrauliczną maszynką sterową, pozwalającą na jego przełożenie z burty na burtę (w zakresie 70°) w czasie 15 sekund. Promień cyrkulacji wynosił 330 m. Parowa winda kotwiczna umożliwiała przemieszczanie masy 9,8 t z prędkością 9 m na minutę.

Napęd stanowiła jedna turbina parowa typu Kampon No 3c Model 5481 o mocy 9500 KM z przekładnią redukcyjną, która poruszała pojedynczą śrubę napędową o średnicy 2,8 m. Przy 400 obrotach na minutę układ napędowy zapewniał maksymalną prędkość około 22 węzłów. Parę do turbin o ciśnieniu 30 atm. i temperaturze 350°C dostarczały 2 kotły parowe typu Ro go No 3 b, Model 5481 opalane paliwem płynnym. Zapas paliwa wynoszący 415 t zapewniał teoretycznie zasięg 3700 Mm przy prędkości 18 węzłów, faktycznie jednak okazał się on znacznie większy i sięgnął 4690 Mm oraz odpowiednio aż 6470 Mm przy prędkości 12 węzłów.

Energię elektryczną – prąd zmienny o napięciu 220 V zapewniał jeden tur-

bogenerator o mocy 145 kW oraz dieslowy agregat prądotwórczy o mocy 55 kW.

Planowane uzbrojenie jednostek typ *T.1* składało się z podwójnie sprzężonego uniwersalnego dział kal. 127 mm typ 89 o długości lufy 40 kalibrów, zamontowanego na dziobie. Dział ważył 23,4 t (wraz z lawetą) i wystrzeliwało pociski o wadze 23 kg z prędkością początkową 720-725 m/s. Maksymalna donośność pozioma wynosiła 14 800 m, a pułap ognia do celów powietrznych 9400 m, lecz w praktyce był on mniejszy i sięgał jedynie 7400 m. Napędzany silnikiem elektrycznym laweta, umożliwiała przemieszczanie dział w płaszczyźnie poziomej i pionowej w przedziale

-8° +90°. Szybkostrzelność teoretyczna 14 strzałów na minutę z lufy, w rzeczywistości była jednak niższa i uzależniona od sprawności (również fizycznej), liczącej 11 marynarzy, obsługi. Zapas amunicji wynosił po 250-300 pocisków na lufę<sup>12</sup>.

Pierwotne uzbrojenie plot. składało się z 3 potrójnie sprzężonych automatycznych dział kal. 25 mm typ 96

12. wg Ahlberg L., *Japońskie pancerniki typu Nagato*, Tarnowskie Góry 1996.

13. wg Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen Kriegsschiffe 1869-1945*, München 1970, liczba dział plot. kal. 25mm wynosiła 15 luf. Faktycznie była ona zmienna, bowiem już na etapie planowania dodano 6 dział (1 x II i 4 x I), a następnie w toku służby kolejnych 11 (11 x I) oraz 5 pojedynczych wkm plot. kal. 13 mm.

Ciekawe ujęcie rufy *T.16* wykonane 3 września 1945 roku.

Fot. „Warship International”



o długości lufy 60 kalibrów<sup>13</sup>. Ważący 3145 t zestaw (działa wraz z lawetą) wystrzeliwał pociski o wadze 0,2432-0,2520 kg z prędkością początkową 900 m/s. Maksymalna donośność 5500 m, faktycznie sięgał około 3000 m, a pułap ognia do celów powietrznych dochodził ledwie 500 m. Potrójna laweta poruszana silnikiem elektrycznym (awaryjnie również ręcznie), umożliwiała obrót w płaszczyźnie poziomej z prędkością 18°/s oraz przemieszczanie dział w płaszczyźnie pionowej przedziale -10° +80° z prędkością 12°/s. Szybkostrzelność teoretyczna 260 strzałów na minutę z lufy, praktycznie kształtowała się na poziomie 100-120 strzałów na minutę. Działa były zasilane z magazynków o pojemności 15 naboju, co było jedną z przyczyn niskiej szybkostrzelności praktycznej<sup>14</sup>.

Kierowanie ogniem artyleryjskim umożliwiał dalmierz typ 97 o bazie 2-metrowej.

Obronę przeciw zagrożeniu ze strony okrętów podwodnych stanowiło 18 bomb głębinowych typ 2 na jednej zrzutni rufowej.

Wykrywanie celów podwodnych miała zapewnić para hydrofonów typ 93 model 2 (Suicho choonki) oraz para sonarów typ 93 model 1 (Suicho tanshingi).

Okręt wyposażono w radar obserwacji powietrznej Typ 13, radar obserwacji nawodnej Typ 22 oraz radar Typ E 27.

Do ewentualnego prowadzenia działań w warunkach nocnych służył reflektor bojowy Typ SU o średnicy lustra 75 cm.

Szybkie transportowce, określane też jako typ „T.1”, zostały zaprojektowane i przystosowane do transportu ładunków w różnych konfiguracjach, dzięki czemu nabierały sporej uniwersalności. Okręt mógł przyjmować na pokład 260 t ładunków zaopatrzeniowych, w tym 40 t rozmieszczonych na specjalnych 14-metrowych barkach desantowych (transportowych) – Tokugata unkosen Daihatsu. Cztery takie barki mogły być przewożone w rejonie śródokręcia oraz w części rufowej okrętu. W innym wariantie transportowiec pierwszej klasy mógł przewozić 7 czołgów pływających Typ special 2 (12,5 t) oraz około 220 t ładunków zaopatrzeniowych. Jednostki mogły również służyć do przemieszczania 2 miniaturowych okrętów podwodnych typ „C” lub „D”<sup>15</sup>, wówczas ilość przewożonego ładunku wynosiła jedynie około 100 t. Możliwe było również transportowanie na pokładzie okrętu do rejonu operacyjnego 6 załogowych tzw. „żywych torped” – *Kaiten*.

Na okręcie znajdowały się 2 ładownie, o łącznej objętości 1025 m<sup>3</sup>, które pozwalały przewozić do 310 t ładunku. Znajdowały się one przed przedziałem siłowni w kierunku dziobu okrętu. Sprawną obsługę przewożonych ładunków oraz zaokrętowanego sprzętu pływającego zapewniały 4 żurawiki 5-tonowe (po 2 na każdej burcie), żurawik 12 t, obsługujący ładownię oraz 4 parowe dźwigi pokładowe 5-tonowe.

Własne środki pływające okrętu składały się z 13-metrowej łodzi transportowej (Chuhatsu) oraz 9-metrowego kutra.

Etatowa załoga jednostek typ *T.1* liczyła 148 ludzi, w tym 8 oficerów<sup>16</sup>.

(ciąg dalszy nastąpi)

14. wg Ahlberg L., *Japońskie ...*

15. jap. miniaturowe op typ „C” – wyp. 49,6 t, dł. 24,9 m, szer., 1,88 m, zan. 1,88 m, napęd spalinowo-elektryczny 600/40 KM, pręđ. naw./pod. 18,5/6,5 w., zasięg naw./pod. 300 Mm/5,5 w./120 Mm/4 w., uzbr. 2 wt kal. 450 mm, załoga 3 ludzi.

jap. miniaturowy op typ „D” – wyp. 59,3 t, dł. 26,3 m, szer. 2,04 m, zan. 2,0 m, napęd spalinowo-elektryczny 500/150 KM, pręđ. naw./pod. 16/8,0 w., zasięg naw./pod. 1000 Mm/8 w., /125 Mm/ 2,5 w., uzbr. 2 wt kal. 450 mm, załoga 5 ludzi.

16. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S. i Rehm-Takahara T., *The Special fast...* Part 2.

Bardzo interesująca fotografia *T.5* z dwoma miniaturowymi okrętami podwodnym typu „D” i barkami Daihatsu, 1944 rok. Fot. zbiory Shizuo Fukui





# Pogromcy min magnetycznych

Niemieckie przerywacze zagród minowych 1939-1945 część V

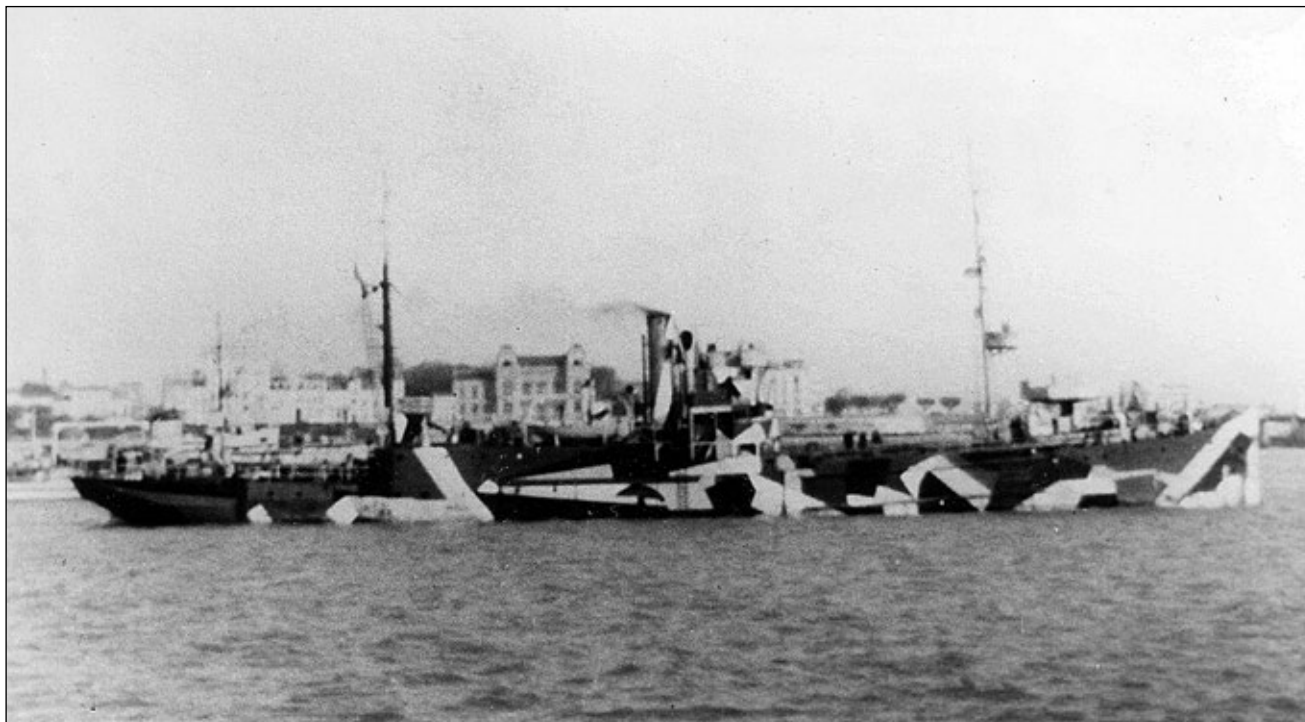


Rafał Mariusz Kaczmarek

Jeden z mniejszych przerywaczy zagród minowych – *Sperrbrecher 34-Falke*, który został przebudowany z patrolowca V 104.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

<b>nazwa</b>	<b><i>Sperrbrecher 33-Drau</i></b>	<b><i>Sperrbrecher 34-Falke</i></b>	<b><i>Sperrbrecher 34-Hermes</i></b>
stocznia budowy	Deschimag, zakład Seebeck, Wesermünde, potem Deschimag, zakład AG Weser, Brema	Bremer Vulkan, Vegesack	Bremer Vulkan, Brema, potem NV Scheepsbouwerf Gebroeders Pot, Bolnes, potem Deutsche Werft AG, Hamburg
nr budowy	628 i 929	527	769 i 909 A
położenie stępki	1940	1909	1942
wodowanie	13.9.40	31.7.09	1944
rozpoczęcie służby	.10.43	.8.09	.6.49
pojemność lub wyporność	3290 BRT	997 BRT	2503 BRT
długość całkowita/na linii wodnej [m]	115,10/109,36 (108,00)	?/72,54	109,92 (109,70)/100,00
szerokość maksymalna [m]	15,30	10,18	14,56
zanurzenie [m]	6,50 (6,60)	4,38	5,85
wysokość boczna [m]	6,90	4,50	8,50
napęd	1 sześciocylindrowy dwusuwowy silnik wysokoprężny MAN o mocy 3900 efektywnych KM, 1 śruba	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania Bremer Vulkan o mocy 750 indykowanych KM, 2 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 280 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 14,5 atm, 1 śruba	1 pięciocylindrowy dwusuwowy silnik wysokoprężny MAN o mocy 3050 efektywnych KM, 1 śruba o średnicy 3,85 m
prędkość maksymalna [w.]	14,0 (12,5)	10,0	14,5 (12,0)
zasięg [Mm/w.]	12 000/14	2880/10	8600/14
zapas paliwa	830 t ropy	237 t ropy	310 t ropy
uzbrojenie	2 działa 105 mm 6 działek 37 mm 6-12 działek 20 mm 1 balon zaporowy	2 działa 88 mm 6 działek 20 mm	2 działa 105 mm 4-6 działek 37 mm 5-14 działek 20 mm 8 miotaczy rakiet 86 mm 1 balon zaporowy
załoga: oficerowie/marynarze	?	?	4-5/145-169



Inne ujęcie Sperrbrecher 34-Falke w malowaniu maskującym. Był to jeden z najstarszych przerywaczy zagród minowych – został zbudowany w 1909 roku!  
Fot. zbiory Fröhling

<b>Sperrbrecher 33-Drau</b>	
.10.43	<i>Drau</i> , Norddeutscher Lloyd, Brema
1943-44	przebudowany na przerywacz zagród minowych
14.9.44	w Bremerhaven <i>Sperrbrecher 33</i> , 8 Flotylla PZM
17.2.45	<i>Sperrbrecher 33</i> , 3 Flotylla PZM
1945-46	służba w GM/SA
30.10.47	przyznany USA
.5.48	<i>Sunni</i> , AS Rudolf/Olsen & Ugelstad, Oslo
1949	<i>Tindejell</i> , AS Rudolf/Olsen & Ugelstad, Oslo
1951	<i>Cebu</i> , Compania Maritima, Manila
.7.74	pocięty na złom w Kaoshiung/Tajwan

<b>Sperrbrecher 34-Falke</b>	
.8.09	<i>Torreador</i> , J. D. Stürken, Brema
11.12.16	<i>Düsseldorf</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
3.10.17	zaopatrzeniowiec dla niemieckich okrętów
22.12.18	zdobyty u wybrzeża Norwegii przez brytyjski okręt-pułapkę Tay & Tyne
1919	<i>Poldorf</i> , The Shipping Controller/ Christian Salvesen & Co., Leith
.7.19	zwrócony pierwotnemu armatorowi
1920	<i>Poldorf</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
1921	<i>Düsseldorf</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
5.2.23	<i>Falke</i> , Roland Linie, Brema
24.11.26	<i>Falke</i> , Norddeutscher Lloyd, Brema
18.10.33	<i>Falke</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co, Brema
1.10.39	o godz. 10:00 w Kilonii <i>Vorpostenboot 104</i> , 1 Flotylla Patrolowców
1.7.40	<i>Vorpostenboot 104</i> , 1 Flotylla PZM
1940	przebudowany na przerywacz zagród minowych
1.10.40	<i>Sperrbrecher 34</i> , 1 Flotylla PZM
11.11.40	<i>Sperrbrecher 34</i> , 2 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 134</i> , 6 Flotylla PZM
8.8.44	zatopiony na redzie Lorient na 47° 39,514' N/003° 26,6029' W przez brytyjskie samoloty, wrak leży na głębokości 10-19 (18-25) m

<b>Sperrbrecher 34-Hermes</b>	
1942-44	budowany jako <i>Hermes</i> , „Neptun” Dampfschiffahrtsgesellschaft, Brema
1944	przebudowywany na <i>Sperrbrecher 34</i>
.8.44	nieukończony przeholowany z Bolnes do Emden
.12.44	ciężko uszkodzony w Emden przez pożar
6.5.45	zdobyty w Emden przez Brytyjczyków
1945-49	budowa kontynuowana w Deutsche Werft AG, Hamburg
.6.49	<i>Empire Dove</i> , Ministry of War Transport/Mc Andrews & Co., Londyn
1953	<i>Pozarica</i> , Mc Andrews & Co., Londyn
.6.64	<i>Bluefin</i> , Tuna SA, Panama
27.11.65	unieruchomiony w Zatoce Biskajskiej na 46° 20' N/003° 25' W wskutek awarii
28.11.65	zatonął na holu w odległości 60 mil od la Rochelle wskutek sztormu

<b>nazwa</b>	<b>Sperrbrecher 35-Adolph Kirsten</b>	<b>Sperrbrecher 36-Phoenix</b>	<b>Sperrbrecher 36-Eider</b>
stocznia budowy	Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lubeka	Stettiner Oderwerke AG, Szczecin	Deschimag, zakład AG Weser, Brema
nr budowy	253	639	925
położenie stępki	1927	1912	1936
wodowanie	19.10.27	28.1.13	.12.36
rozpoczęcie służby	7.12.27	12.4.13	.3.37
pojemność lub wyporność	998 BRT	999 BRT	3288 BRT
długość całkowita/na linii wodnej [m]	?/69,55	75,0/71,22	115,10/109,36
szerokość maksymalna [m]	10,55	9,90	15,30
zanurzenie [m]	4,58	4,50	6,50
wysokość boczna [m]	4,79	4,88	6,90
napęd	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft o mocy 900 indykowanych KM, 2 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 280 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 14 atm, 1 śruba	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania Stettiner Oderwerke o mocy 1440 indykowanych KM, 2 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 327 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 13 atm, 1 śruba	1 sześciocylindrowy dwusuwowy silnik wysokoprężny MAN o mocy 3900 efektywnych KM, 1 śruba
prędkość maksymalna [w.]	10,0	11,5	14,5
zasięg [Mm/w.]	?	5280/11	12 000/14
zapas paliwa	? t węgla	312 t węgla	830 t ropy
uzbrojenie	1 działo 88 mm 4 działka 20 mm	1 działo 88 mm 6 działek 37 mm	2 działa 105 mm 6 działek 37 mm 6-12 działek 20 mm
załoga: oficerowie/marynarze	?	?	?

<b>Sperrbrecher 35-Adolph Kirsten</b>	
7.12.27	<i>Adolph Kirsten</i> , Adolf Kirsten Reederei, Hamburg
1.10.39	o godz. 10:00 w Kilonii <i>Vorpostenboot 105</i> , 1 Flotylla Patrolowców
21.8.40	<i>Vorpostenboot 105</i> , 1 Flotylla PZM
1.10.40	<i>Sperrbrecher 35</i> , 1 Flotylla PZM
11.11.40	<i>Sperrbrecher 35</i> , 2 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 135</i> , 6 Flotylla PZM
26.8.44	zatopiony w Breście na 48° 23' N/004° 30' W przez brytyjskie samoloty
194?	podniesiony i pocięty na złom



## Niemieckie przerywacze zagród minowych 1939-1945

<b>Sperrbrecher 36-Phoenix</b>	
12.4.13	<i>Phoenix</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
1.10.39	o godz. 10:00 w Kilonii <i>Vorpostenboot 106</i> , 1 Flotylla Patrolowców
21.8.40	<i>Vorpostenboot 106</i> , 1 Flotylla PZM
1940	przebudowany na przerywacz zagród minowych
1.10.40	<i>Sperrbrecher 36</i> , 1 Flotylla PZM
11.11.40	<i>Sperrbrecher 36</i> , 2 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 136</i> , 2 Flotylla PZM
25.8. (2.9.) 44	zatoniony koło St. Nazaire na 47° 14,1667' N/002° 15,7191' W (47° 14,1961' N/002° 16,0560' W) przez załogę, wrak leży na głębokości 9 (5) m

<b>Sperrbrecher 36-Eider</b>	
.3.37	<i>Eider</i> , Norddeutscher Lloyd, Brema
6.8.40	transportowiec <i>A 34</i> do operacji „Seelöwe”
16.2.41	okręt-cel w szkole lotnictwa torpedowego Grossenbrode
10.3.42	transportowiec wojska do Norwegii
9.4.42	uszkodzony koło Helgolandu na minie
1942-43	nienaprawiony z powodu braku materiałów i odstawiony w Hamburgu jako magazyn
.6.43	rozpoczęcie przebudowy na <i>Sperrbrecher 36</i> dla 1 Flotylli PZM
30.3. (12.4.) 45	nieukończony zatopiony w Wilhelmshaven przez amerykańskie samoloty
194?	podniesiony i prowizorycznie naprawiony
15.10.46	zatopiony w Skagerraku z ładunkiem amunicji gazowej

nazwa	<i>Sperrbrecher 37-Botilla Russ</i>	<i>Sperrbrecher 37-Capo Lena</i>	<i>Sperrbrecher 38-Portus</i>
stocznia budowy	Atlas Werke AG, Brema	W. Gray & Co., West Hartlepool	Lübecker Flenderwerke AG, Lubeka
nr budowy	166	937	248
położenie stępki	1922	1920	1937
wodowanie	27.2.22	16.7.20	30.4.37
rozpoczęcie służby	.8.22	.1.21	29.5.37
pojemność lub wyporność	996 BRT	5113 BRT	764 BRT
długość całkowita/na linii wodnej [m]	71,40/68,50	110,56/106,98	61,71/60,80
szerokość maksymalna [m]	10,14	16,03	9,55
zanurzenie [m]	4,61 (5,10)	8,94	3,85
wysokość boczna [m]	4,86	8,16	4,34
napęd	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania Atlas Werke AG o mocy 800 indykowanych KM, 2 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 240 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 14 atm, 1 śruba	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania Cen. Mar. Eng. Wrks. West Hartlepool o mocy 2500 indykowanych KM, 3 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 713 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 14 atm, 1 śruba	1 ośmiocylindrowy czterosuwowy silnik wysokoprężny DWK o mocy 860 efektywnych KM, 1 śruba
prędkość maksymalna [w.]	10,5 (9,0)	9,5 (10,0-12,5)	12,0
zasięg [Mm/w.]	?	?	3650/12
zapas paliwa	? t węgla	818 t węgla	115 t ropy
uzbrojenie	1 działko 88 mm 2 działka 37 mm 4 działka 20 mm	-	1 działko 88 mm 1 działko 37 mm 2 działka 20 mm
załoga: oficerowie/marynarze	?	?	?

## Niemieckie przerywacze zagród minowych 1939-1945

<b>Sperrbrecher 37-Botilla Russ</b>	
.8.22	<i>Botilla Russ</i> , Ernst Russ, Hamburg
1.10.39	o godz. 10:00 w Kilonii <i>Vorpostenboot 107</i> , 1 Flotylla Patrolowców
22.6.40	<i>Vorpostenboot 107</i> , Zespół Pilotów Zagrodowych-Sperrlotsenverband
19.7.40	<i>Vorpostenboot 107</i> , 1 Flotylla PZM
1940	przebudowany na przerywacz zagród minowych
1.10.40	<i>Sperrbrecher 37</i> , 1 Flotylla PZM
11.11.40	<i>Sperrbrecher 37</i> , 2 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 137</i> , 2 Flotylla PZM
28.1.44	o godz. 16:00 zatopiony koło St. Nazaire na 47° 11,8679' N/002° 13,05' W na minie

<b>Sperrbrecher 37-Capo Lena</b>	
.1.21	<i>Saint René</i> , Société Navale de l'Ouest, Hawr
1923	<i>Avristan</i> , F. C. Strick & Co. Ltd, Londyn
1926	<i>Saint Augustin</i> , Cie Navale et Commerciale de l'Océanie, Bordeaux
.7.30	<i>Astrolabe</i> , Compagnie des Messageries Maritimes, Marsylia
.9.35	<i>Capo Lena</i> , Compagnia Genovese di Navigazione a Vapore, Genua
10.6.40	internowany w Vigo
27.2.41	przybył do Bordeaux
1942	zakupiony w Bordeaux przez Kriegsmarine, statek mieszkalny w Pauillac
1943	przewidziany na <i>Sperrbrecher 37</i> , uznany za nienadający się do przebudowy
1.9.(18.8.)44	zatopiony koło St. Nazaire w kanale Charpentier na 47° 14,1660' N/002° 15,7200' W (47° 14,2866' N/002° 15,8311' W) przez Niemców, wrak leży na głębokości 7-9 m (1951 – podniesiony i pocięty na złom)

<b>Sperrbrecher 38-Porjus</b>	
29.5.37	<i>Porjus</i> , Ferdinand Laeisz, Hamburg
1.10.39	godz. 10:00 w Kilonii <i>Vorpostenboot 108</i> , 1 Flotylla Patrolowców
22.6.40	<i>Vorpostenboot 108</i> , Zespół Pilotów Zagrodowych Wschód-Sperrlotsenverband Ost
19.7.40	<i>Vorpostenboot 108</i> , 1 Flotylla PZM
1940	przebudowany na przerywacz zagród minowych
1.10.40	<i>Sperrbrecher 38</i> , 1 Flotylla PZM
1.12.40	o godz. 01:55 zatopiony na redzie Brunsbüttel na 53° 53' N/009° 08' E przez zderzenie z niemieckim frachtowcem <i>Tilsit</i>
27.10.42	podniesiony
30.10.42	rozpoczęcie remontu i przebudowy na <i>Sperrbrecher 133</i>
.9.44	zatopiony w Hamburgu przez brytyjskie samoloty
1.2.49	podniesiony, następnie naprawiony
23.3.49	<i>Kronsberg</i> , B. J. Schuchmann, Hamburg
1970	<i>Tasso G.</i> , Michael Gigilinis, ?
1974	<i>Alkmini</i> , Sami Nav. Co. Ltd, Limassol
1975	<i>Vassilakis</i> , Sami Nav. Co. Ltd, Limassol
1976	<i>Mona</i> , ?
27.11.76	rozbił się na płyciznie koło Ras Chekka/Liban

Inny przerywacz zagrod minowych przebudowany z patrolowca – *Sperrbrecher 38-Porjus*. Był to pierwszy utracony przez Niemców przerywacz zagród minowych podczas drugiej wojny światowej. Jego służba trwała tylko 2 miesiące. Fot. zbiory Martin Maass



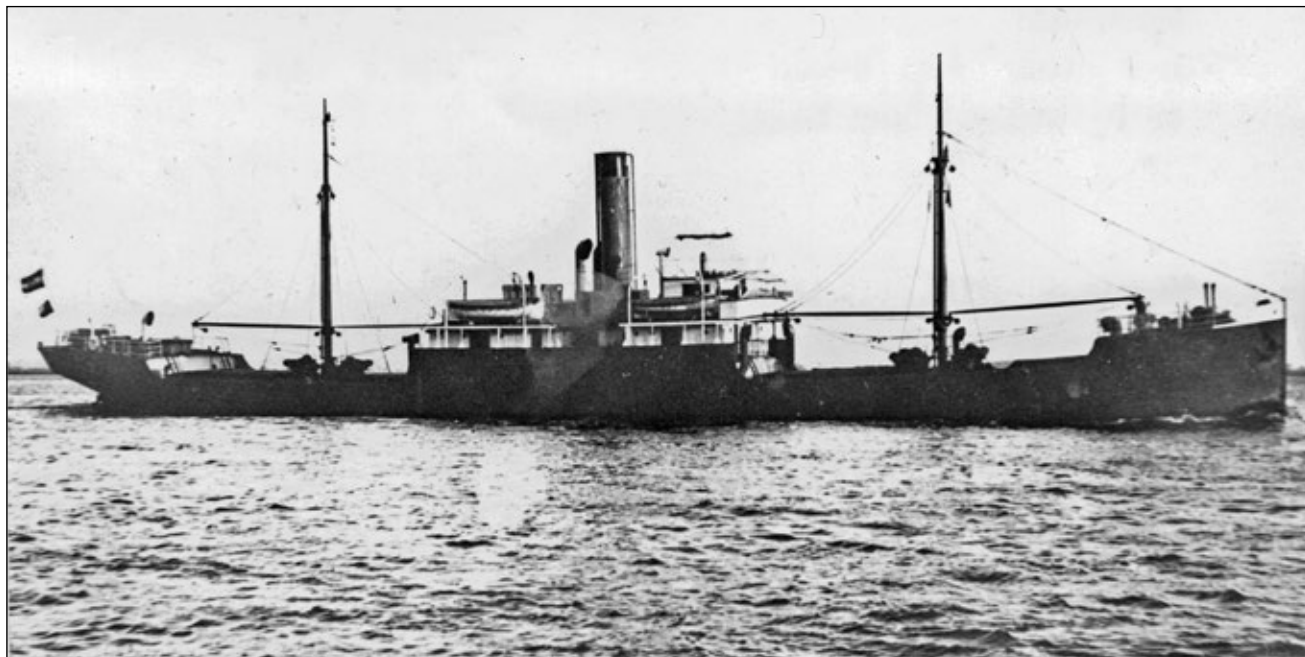
## Niemieckie przerywacze zagród minowych 1939-1945

nazwa	<i>Sperrbrecher 39-Flamingo</i>	<i>Sperrbrecher 60-Elster</i>	<i>Sperrbrecher 61-Iris</i>
stocznia budowy	Bremer Vulkan, Brema-Vegesack	Schiffbau-Gesellschaft „Unterweser” AG, Wesermünde-Lehe	Schiffbau-Gesellschaft „Unterweser” AG, Wesermünde-Lehe
nr budowy	531	184	252
położenie stępki	1909	1922	1935
wodowanie	5.10.09	23.5.22	26.11.35
rozpoczęcie służby	4.11.09	11.9.22	25.2.36
pojemność lub wyporność	975 BRT	1136 BRT	1078 BRT
długość całkowita/na linii wodnej [m]	?/67,10 (67,30)	?/70,28	76,15/71,74
szerokość maksymalna [m]	9,90	10,53	10,57
zanurzenie [m]	4,57	4,45 (4,30)	4,21
wysokość boczna [m]	4,83	5,02	4,68
napęd	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania Bremer Vulkan o mocy 1000 indykowanych KM, 2 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 310 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 13,5 atm, 1 śruba	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania A. Borsig GmbH Berlin o mocy 750 indykowanych KM, 2 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 220 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 14 atm, 1 śruba	2 pięciocylindrowe dwusuwowe silniki wysokoprężne MAN o mocy 1020 efektywnych KM, 2 śruby
prędkość maksymalna [w.]	11,0	9,0	12,0 (11,5)
zasięg [Mm/w.]	1300/11	7750/9	7000/12
zapas paliwa	98 t węgla	366 t węgla	105 t ropy
uzbrojenie	1 działo 88 mm 1 działko 37 mm 6 działek 20 mm	1 działo 88 mm 4 działka 20 mm	1 działo 88 mm 4 działka 20 mm
załoga: oficerowie/marynarze	?	?	?

<i>Sperrbrecher 39-Flamingo</i>	
4.11.09	<i>Reiher</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
1922	<i>Reiher</i> , Roland Linie, Brema
9.12.26	<i>Reiher</i> , Norddeutscher Lloyd, Brema
18.10.33	<i>Reiher</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
3.8.38	<i>Flamingo</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
1.10.39	o godz. 10:00 w Kilonii Vorpostenboot 109, 1 Flotylla Patrolowców
22.6.40	<i>Vorpostenboot 109</i> , Zespół Pilotów Zagrodowych Wschód (Sperrlotsenverband Ost)
19.7.40	<i>Vorpostenboot 109</i> , 1 Flotylla PZM
1940	przebudowany na przerywacz zagród minowych
1.10.40	<i>Sperrbrecher 39</i> , 1 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 139</i> , Flotylla Ochrony Portu Stavanger
1.10.43	<i>Sperrbrecher 139</i> , 52 Flotylla Trałowców
1.10.44	<i>Sperrbrecher 139</i> , 51 Flotylla Patrolowców
18.2.45	zatopiony koło Przylądka Lindesnes na 57° 58' N/007° 02' E na minie

<i>Sperrbrecher 60-Elster</i>	
11.9.22	<i>Freiburg</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
5.2.23	<i>Elster</i> , Roland Linie, Brema
24.11.26	<i>Elster</i> , Norddeutscher Lloyd, Brema
16.7.34	<i>Elster</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
1940-41	przebudowany na przerywacz zagród minowych
25.3.41	o godz. 11:30 w Bremie <i>Sperrbrecher 60</i> , 1 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 160</i> , 1 Flotylla PZM
16.8.42	o godz. 13:55 wyrzucony na brzeg koło Den Helder na 52° 41' N/004° 37' E po uszkodzeniu na minie o godz. 12:34





Sperrbrecher 60-Elster, który był przebudowanym niewielkim frachtowcem, wygląd przedwojenny.

Fot. zbiory Martin Maass

<b>Sperrbrecher 61-Iris</b>	
25.2.36	Iris, „Neptun” Dampfschiffahrtsgesellschaft, Brema
1940-41	przebudowany na przerywacz zagród minowych
17.5.41	o godz. 12:00 w Bremie Sperrbrecher 61, 3 Flotylla PZM
1.8.41	Sperrbrecher 161, 3 Flotylla PZM
16.12.41	Sperrbrecher 161, 1 Flotylla PZM
4.7.42	o godz. 19:21 zatopiony koło wyspy Schiermonnikoog na 53° 40,23' N/006° 20,16' E na minie, wrak leży na głębokości 17 m

<b>nazwa</b>	<b>Sperrbrecher 62-Delia</b>	<b>Sperrbrecher 64-Bitsch</b>	<b>Sperrbrecher 68-Flora</b>
stocznia budowy	Atlas Werke AG, Brema	John Crown & Sons, Sunderland	Atlas Werke AG, Brema
nr budowy	254	150	355
położenie stępki	1929	1913	1939
wodowanie	.6.29	7.4.13	.12.39
rozpoczęcie służby	.7.29	.4.13	8.8.40
pojemność lub wyporność	1297 BRT	1172 BRT	1248 BRT
długość całkowita/na linii wodnej [m]	?/72,35	70,25/67,81	80,47/76,42 (73,42)
szerokość maksymalna [m]	11,44	10,12 (10,44)	10,50 (12,0)
zanurzenie [m]	4,87 (4,10)	4,72 (4,43)	4,20 (4,30)
wysokość boczna [m]	7,20	?	4,90
napęd	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania Atlas Werke AG o mocy 800 indykowanych KM, 2 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 240 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 15 atm, 1 śruba	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania N. E. Marine Eng. Co. Ltd Sunderland o mocy 148 nominalnych KM, 1 kocioł o powierzchni grzewczej 223 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 8,5 atm, 1 śruba	2 sześciocylindrowe czterokusowe silniki wysokoprężne MAN o mocy 1120 efektywnych KM, 2 śruby o średnicy 2,40 m
prędkość maksymalna [w.]	10,0 (11,0)	9,5	12,0
zasięg [Mm/w.]	7760/10	1780/8,5	7200/12
zapas paliwa	388 t węgla	107 t węgla	145 t ropy
uzbrojenie	1 dział 88 mm 6 działek 20 mm	1 dział 88 mm 1 działko 37 mm 4 działka 20 mm	2 dział 88 mm 2 działka 37 mm 4 działka 20 mm
załoga: oficerowie/marynarze	?	?	5/114

## Niemieckie przerywacze zagród minowych 1939-1945

<b>Sperrbrecher 62-Delia</b>	
.7.29	<i>Delia</i> , „Neptun” Dampfschiffahrtsgesellschaft, Brema
1941	przebudowany na przerywacz zagród minowych
16.7.41	o godz. 10:00 w Bremie <i>Sperrbrecher 62</i> , 6 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 162</i> , 6 Flotylla PZM
25.8.44	zatoniony na redzie Brestu na 48° 23' N/004° 30' W przez brytyjskie samoloty
?	podniesiony i pocięty na złom

<b>Sperrbrecher 64-Bitsch</b>	
.4.13	<i>Vectis</i> , John George Hill SS Co. Ltd, Newcastle
1935	<i>Keri</i> , Peet Rass, Tallinn
9.4.40	zdobyty w Bergen przez Niemców
13.6.40	zarekwirowany w Hamburgu przez Kriegsmarine
2.9.40	<i>Bitsch</i> , Leth & Co., Hamburg
6.4.41	przyznany ZSRR, ale nie przekazany
22.6.41	zarekwirowany w Sarpsborgu przez Kriegsmarine
1941	przebudowany w Sarpsborgu na przerywacz zagród minowych
2.7.41	o godz. 16:30 na Łabie <i>Sperrbrecher 64</i> , 1 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 164</i> , 1 Flotylla PZM
6.5.42	<i>Sperrbrecher 164</i> , 2 Flotylla Ochrony Portu Wilhelmshaven
2.9.42	o godz. 11:10 zatoniony koło wyspy Schiermonnikoog na 52° 35,2' N/006° 10,5' E na minie

<b>Sperrbrecher 68-Flora</b>	
8.8.40	<i>Flora</i> , „Neptun” Dampfschiffahrtsgesellschaft, Brema
9.9.-16.11.40	statek szpitalny <i>Flora</i>
1940-41	przebudowany na przerywacz zagród minowych
10.6.41	o godz. 17:30 w Rotterdamie <i>Sperrbrecher 68</i> , 2 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 168</i> , 2 Flotylla PZM
30.6.42	<i>Sperrbrecher 168</i> , 4 Flotylla PZM
31.3.43	<i>Sperrbrecher 168</i> , 2 Flotylla PZM
25.8.44	zatoniony w St. Nazaire na 47° 16' N/002° 12' W przez załogę
194?	podniesiony i naprawiony
1947	<i>Port Navalo</i> , Union Industrielle et Maritime, Nantes
14.5.55	<i>Flachsee</i> , W. Schuchmann, Bremerhaven
11.2.63	zatoniony koło Dover na 51° 08' N/001° 18' E wskutek zderzenia z kanadyjskim frachtowcem <i>Danuk Trader</i> ( <i>Canuk Trader</i> )

*Sperrbrecher 61-Iris* – jeden z niewielu przerywaczy zagród minowych posiadających napęd motorowy, wygląd przedwojenny.

Fot. zbiory Martin Maass



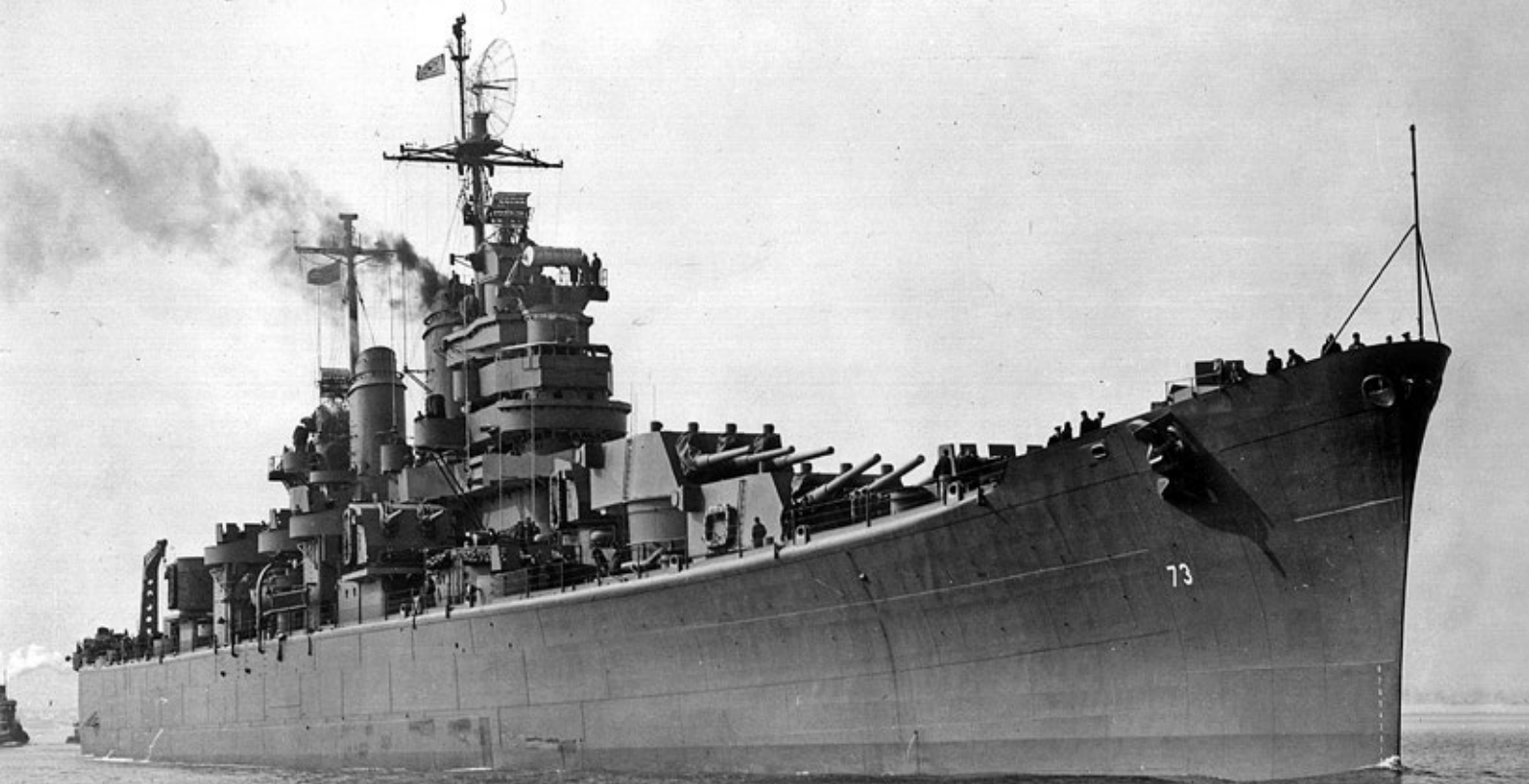
nazwa	<i>Sperrbrecher 69-Ceres</i>	<i>Sperrbrecher 102-Condor</i>	<i>Sperrbrecher 103-Rosa</i>
stocznia budowy	Schiffbau-Gesellschaft „Unterweser” AG, Wesermünde-Lehe	Atlas Werke AG, Brema	SA Brugeoise d'Arrimage et de Reparation de Navires, Brugia
nr budowy	253	168	5
położenie stępki	1935	1922	.11.39
wodowanie	24.2.36	6.10.22	26.11.46
rozpoczęcie służby	.5.36	21.12.22	1.9.47
pojemność lub wyporność	1078 BRT	889 BRT	1136 BRT
długość całkowita/na linii wodnej [m]	76,15/71,74	66,17/65,84	75,33/71,50
szerokość maksymalna [m]	10,57	9,98	11,10 (11,04)
zanurzenie [m]	4,21	4,29	4,50
wysokość boczna [m]	4,68	4,60	?
napęd	2 pięciocylindrowe dwusuwowe silniki wysokoprężne MAN o mocy 1020 efektywnych KM, 2 śruby	1 trzycylindrowy silnik parowy potrójnego rozprężania Atlas Werke AG o mocy 700 indykowanych KM, 2 kotły o łącznej powierzchni grzewczej 221 m <sup>2</sup> i maksymalnym ciśnieniu 13 atm, 1 śruba	1 siedmiocylindrowy czterosuwowy silnik wysokoprężny Soc. d'Elec. & Mec. Thomson Houston & Carels Gandawa o mocy 1350 efektywnych KM, 1 śruba
prędkość maksymalna [w.]	12,0 (11,5)	10,0	13,0 (14,0)
zasięg [Mm/w.]	7000/12	?	7280/13
zapas paliwa	105 t ropy	? t węgla	115 t ropy
uzbrojenie	1 działo 88 mm 4 działka 20 mm	1 działo 88 mm, 1 działko 37 mm 4 działka 20 mm, 2 km 7,92 mm	1 działo 105 mm, 1 działko 37 mm 4-8 działek 20 mm
załoga: oficerowie/marynarze	?	4/92	?

<i>Sperrbrecher 69-Ceres</i>	
.5.36	<i>Ceres</i> , „Neptun” Dampfschiffahrtsgesellschaft, Brema
3.9.-20.11.40	statek szpitalny <i>Ceres</i>
1940-41	przebudowany na przerywacz zagród minowych
27.6.41	o godz. 08:00 w Rotterdamie <i>Sperrbrecher 69</i> , 1 Flotylla PZM
1.8.41	<i>Sperrbrecher 169</i> , 1 Flotylla PZM
19.11.42	o godz. 20:00 zatopiony koło wyspy Norderney na 53° 58,1' N/007° 03,7' E na minie, 1 ofiara, wrak leży na głębokości 21-23 m

<i>Sperrbrecher 102-Condor</i>	
21.12.22	<i>Koblenz</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
5.2.23	<i>Condor</i> , Roland Linie, Brema
27.5.26	<i>Condor</i> , Norddeutscher Lloyd, Brema
16.7.34	<i>Condor</i> , Argo Reederei Richard Adler & Co., Brema
1940	magazyn uzbrojenia minowego na wyspie Borkum
9.4.41	magazyn uzbrojenia minowego w Emden
1943-44	przebudowany na przerywacz zagród minowych
1.4.44	o godz. 11:00 w Gdańsku <i>Sperrbrecher 102</i> , 6 Flotylla Ochrony Portu Borkum
20.4.44	o godz. 18:18 zatopiony koło wyspy Schiermonnikoog na 53° 35,7' N/006° 11,2' E przez brytyjskie samoloty, wrak leży na głębokości 15-21 m

<i>Sperrbrecher 103-Rosa</i>	
1940-44	budowany jako <i>Rosa</i> , SA Armement L. Hermans, Brugia
.5.40	zdobyty w Brugii na pochylni przez Niemców
1944	zarekwirowany przez Kriegsmarine, przewidziany jako <i>Sperrbrecher 103</i> dla 2 Flotylli PZM
.9.44	wysadzony w powietrze na pochylni przez Niemców
1945-47	przejęty przez Belgów i ukończony
1.9.47	<i>Rosa</i> , SA Armement L. Hermans, Brugia
1975	<i>Kyriakoula III</i> , Kavadas Bros. & Co., Pireus
1979	<i>Astypalea</i> , Kavadas Bros. & Co., Pireus
28.1.80	uszkodzony koło Chioggia/Algieria na 35° 46' N/000° 34' W wskutek wejścia na płyciznę
.10.80	sprzedany na złom
27.3.81	przybył do Perama/Grecja w celu pocięcia na złom
1981	pocięty na złom w Perama





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

## Część Vc – Działalność operacyjna okrętów

### „Saint Paul” (CA-73)

Stępka drugiego z drugiej serii ciężkich krążowników typu *Baltimore* zbudowanych przez Bethlehem Steel Co. Fore River Shipyard w Quincy, w stanie Massachusetts została położona w dniu 3 lutego 1943 roku. Okręt miał początkowo nosić nazwę *Rochester*, nadanie jednak nazwy *Quincy* czwartej jednostce pierwszej serii (CA-71) spowodowało, że przewidywaną dla niej nazwę *Saint Paul*, nadano jednostce o sygnaturze „CA-73”. Kadłub okrętu został wodowany w dniu 16 września 1944 roku. Matką chrzestną jednostki została żona Johna J. McDonougha – burmistrza Saint Paul. Nowy krążownik został wprowadzony do służby w Bostonie w dniu 17 lutego 1945 roku, a jego pierwszym dowódcą został komandor Ernest H. Von Heimburg.

Po odbyciu szkolenia zgrywającego załogę na wodach Morza Karaibskiego, w dniu 15 maja 1945 roku *Saint Paul* opuścił Boston i po pokonaniu Kanału Panamskiego dotarł do Pearl Harbor. Od 8 do 30 czerwca krążownik odbył kolejne szkolenie na wodach otaczających Hawaje. Następnie w dniu 2 lipca okręt odszedł na Daleki Wschód gdzie dołączył do składu Task Force 38 – zespołu szybkich lotniskowców dowodzonego przez wiceadmirała Johna S. McCaina. Jednostka uzupełniła 10 Dywizjon Krążowników, który tworzyły wówczas bliźniacze: flagowy *Quincy* (CA-71) oraz *Chicago* (CA-136). Okręty dywizjonu stanowiły wsparcie dowodzonej przez kontradmirała Artura W. Radforda Task Group 38.4. Od 24 lipca do 10 sierpnia *Saint Paul* wspierał lotniskowce, których samoloty prowadziły rajdy powietrzne na macierzyste Wyspy Japońskie.

W tym czasie krążownik ostrzeliwał także dwukrotnie nieprzyjacielskie obiekty przemysłowe: w dniu 29 lipca bombardował zakłady tekstylne w Hamamatsu, a 9 sierpnia huty żelaza i stalownie w Kamaishi. *Saint Paul* był ostatnim dużym okrętem, który podczas II Wojny Światowej wystrzelił salwę z dział artylerii głównej do obiektów nieprzyjaciela. Wczesnym rankiem 15 sierpnia na okręty 3 Floty admirała Wiliama F. Halsey’a przekazano bowiem depezę od głównodowodzącego na Pacyfiku admirała Chestera W. Nimitza nakazującą wstrzymanie wszelkich ofensywnych operacji powietrznych i morskich.

W dniu 25 sierpnia okręty Task Group 38.4 pozostawały na południowo-wschód od południowo-wschodniego krańca wyspy Honsiu. Dwa dni później *Saint Paul* zakotwiczył na Sagami Wan, a 1 września przeszedł do Zatoki Tokijskiej.

skiej znajdując się wśród okrętów, które następnego dnia były obecne w Zatoce podczas uroczystości podpisania kapitulacji Japonii. Za swoją służbę podczas II wojny światowej krążownik został odznaczony gwiazdą bojową. Na wodach Japonii okręt pozostawał do 5 listopada kiedy to odszedł do Szanghaju, do którego przybył pięć dni później. Tam na jego pokład w dniu 12 listopada przeniósł swoją banderę z powracającego do Pearl Harbor lekkiego krążownika *Nashville* (CL-43) kontradmirał Turner C. Joy. W ten sposób *Saint Paul* stał się okrętem flagowym Task Force 73. Do zadań zespołu należało min. patrolowanie rzeki Jangcy, trałowanie min, wspieranie i eskortowanie jednostek amerykańskich, a także prowadzenie akcji ratowniczych na wodach chińskich.

W dniu 21 grudnia w część dziobową *Saint Paul* zakotwiczonego na rzece Whangpoo w Szanghaju uderzył chiński okręt desantowy czołgów *LST 144*<sup>1</sup>. Nawigująca w górę rzeki jednostka utraciwszy sterowność została zepchnięta siłą prądu na dziób stojącego na dwóch kotwicach okrętu amerykańskiego i zakleszczyła się pomiędzy jego łańcuchami kotwicznymi. Skutkiem zderzenia

były niewielkie uszkodzenia krążownika, który doznał poziomego pęknięcia poszycia lewej burty o długości około 75 cm zaczynającego się w odległości około 1 m od stewy dziobowej. Znacznie poważniejszych uszkodzeń doznał okręt desantowy, który miał poważne rozdarcie poszycia śródkręcia prawej burty. Na pomoc jednostce chińskiej wezwano okręt ratowniczy *Seize* (ARS-26) i holownik ratowniczy *ATR-87*. Na pokład *LST 144* został wysłany z *Saint Paul* niewielki pododdział marynarzy, którzy pomogli jego załodze zamocować hol i uwolnić się z pułapki, a następnie zakotwiczyć w bezpiecznym miejscu.

W dniu 7 stycznia 1946 roku krążownik opuścił Szanghaj i obrał kurs na wschód, przy czym przez pierwszą dobę towarzyszył mu w drodze niszczyciel eskortowy *Keith* (DE-241). W dniu 18 stycznia *Saint Paul* zawinął do Pearl Harbor gdzie podczas dobowego postoju załadowano na jego pokład archiwum dowództwa krążowników Floty Pacyfiku. Sześć dni po opuszczeniu Hawajów jednostka zawinęła do San Pedro w Kalifornii. Tam w dniu 28 stycznia okręt zacumował w Terminal Island do lewej burty lekkiego krążownika *Vi-*

*cksburg* (CL-86), po czym rozpoczęto jego pierwszy powojenny przegląd. Po odbyciu prób morskich, które zostały zakończone w dniu 6 kwietnia, *Saint Paul* zakotwiczył w zatoce San Pedro. W ciągu kolejnych miesięcy 1946 roku krążownik odbył min. podróż okrężną do Pearl Harbor (od 2 do 19 maja), a także uczestniczył w obchodach 100-lecia Monterey położonego w zatoce San Pedro. W dniu 1 sierpnia *Saint Paul* ponownie przeszedł do Terminal Island na dalszą część przeglądu połączoną z pobylem w suchym doku w dniach 12-27 września. Po zakończeniu remontu, w dniu 25 października krążownik przeszedł do Long Beach, gdzie w Dniu Marynarki został udostępniony do zwiedzania – przez jego pokład przewinęło się wówczas ponad 15 tys. zwiedzających. W dniu 1 listopada okręt przeszedł do Los Angeles gdzie pozostał do końca miesiąca. Etap związany z przeglądami krążownik zakończył w dniu 2 grudnia, kiedy to wyszedł na ćwiczenia w skła-

1. Przekazany w dniu 31.10.1945 r. Chinom będący zdobyczą wojenną okręt desantowy japońskiego typu „SBT”: 1000 t; 80,46 m; 120 żołnierzy i 68,5 t ładunku. Część jego załogi stanowili jeńcy japońscy.

*Saint Paul* (CA-73) podczas szkolenia w zatoce Massachusetts. Fotografia wykonana w dniu 15 marca 1945 roku niecały miesiąc po wejściu okrętu do służby. Fot. zbiorcy Arthur D. Baker III



dzie Task Force 51. Ich trzonem były: lotniskowiec *Boxer* (CV-21), a także bliźniacze krążowniki *Columbus* (CA-74) i *Bremerton* (CA-130). Zakończywszy szkolenie, w dniu 6 grudnia *Saint Paul* powrócił do Los Angeles.

Z początkiem 1947 roku krążownik rozpoczął przygotowania do kolejnego wyjścia na Daleki Wschód. Po krótkim przeglądzie przeprowadzonym przez remontowców z jednostki warsztatowej *Hector* (AR-7) okręt odbył szkolenie na wodach przylegających do wybrzeża okolic San Diego, a następnie pobrał amunicję i zaopatrzenie. W dniu 15 lutego *Saint Paul* opuścił swą kalifornijską bazę i obrał kurs na zachód. Na jego pokładzie zaokrętowany był wiceadmirał Walter S. DeLaney – dowódca Pancerników i Krążowników Floty Pacyfiku. Sześć dni później jednostka zawinęła do Pearl Harbor opuszczając Hawaje po dwudniowym postoju. W dniu 5 marca *Saint Paul* zawinął do Yokosuka w Japonii i zaliczywszy trzydniowy postój odszedł do Tsingtao w Chinach dokąd zawinął w dniu 11 marca. Cztery dni później admirał DeLaney przeniósł swą banderę na bliźniaczy krążownik *Helen* (CA-75), który odszedł do Stanów Zjednoczonych. Kolejne tygodnie *Saint Paul* spędził na intensywnym szkoleniu na wodach chińskich. W dniu 21 maja na pokład krążownika zaokrętował kontradmirał Willard A. Kitts dowódca Task Force 71, z którym na pokładzie trzy dni później jednostka odeszła do Szanghaju. Wody chińskie okręt opuścił w dniu 22 lipca odchodząc ku Japonii. Podczas przejścia morzem krążownik prowadził intensywne ćwiczenia: w pierwszej części z niszczycielami *Benner* (DD-807) i *Dennis J. Buckley* (DD-808), a później w towarzystwie krążownika przeciwlotniczego *Oakland* (CL-95) oraz niszczycieli 32 i 152 Dywizjonów. W dniu 26 lipca jednostki Task Force 71 zawinęły do Yokosuka. Sześć dni później *Saint Paul* opuścił Japonię i w dniu 4 sierpnia powrócił na wody chińskie zawijając do Tsingtao. Tam w dniu 13 sierpnia admirał Kitts został zastąpiony na stanowisku dowódcy Task Force 71 przez kontradmirała Ernesta E. Herrmanna, po czym dwa dni później okręt zmienił swoje przyporządkowanie taktyczne z 1 Dywizjonu Krążowników na 3 Dywizjon wymienianą się z bliźniaczym *Los Angeles* (CA-135). Następnie *Saint Paul* przeszedł do Szanghaju, w którym pozostawał do 16 października. Trzy dni później okręt zawinął do Yokosuka gdzie dołączył do bliźniaczego krążownika *Toledo*

(CA-133). W dniu 21 października obydwie jednostki wraz z lekkim krążownikiem *Tucson* (CL-98) opuściły Japonię odchodząc ku Hawajom. Osiem dni później zespół trzech krążowników zawinął do Pearl Harbor, który jednostki opuściły w dniu 31 października obierając kurs Stany Zjednoczone. W dniu 6 listopada krążowniki dotarły do San Pedro, po czym *Saint Paul* odbył przegląd, który przeprowadzili remontowcy z okrętu warsztatowego *Jason* (ARH-1). W dniu 22 listopada krążownik wspomniany przez holownik *YTB-509* przeszedł do Terminal Island Naval Ship Yard, w której pozostał do końca roku.

Początek 1948 roku *Saint Paul* spędził na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych prowadząc szkolenie oraz odbywając rejsy z rezerwistami floty w kwietniu i maju. W sierpniu krążownik powrócił na Daleki Wschód pełniąc do grudnia służbę na wodach Chin i Japonii. Powróciwszy na wody ojczyste okręt pozostawał na nich do kwietnia 1949 roku, po czym odbył kolejną, półroczną turę służby na Dalekim Wschodzie.

Wybuch wojny w Korei w czerwcu 1950 roku zastał *Saint Paul* w rejsie z podchorążymi floty z San Francisco do Pearl Harbor. Wyokrętowawszy przyszłych oficerów, pod koniec lipca krążownik został oddelegowany na Zachodni Pacyfik. Tam przybył na jego pokładzie ze Stanów Zjednoczonych kontradmirał Thomas H. Binford objął dowodzenie Task Group 77.3 – zespołu, który patrolował cieśninę pomiędzy Formozą i Chinami. Na akwenie tym okręt pozostawał od 27 sierpnia do 1 listopada. Następnie *Saint Paul* przeszedł na północ na Morze Japońskie gdzie dołączył do dowodzonego przez wiceadmirała Arthura D. Struble zespołu uderzeniowego szybkich lotniskowców – Task Force 77, z którym uczestniczył w operacjach bojowych u północno-wschodnich wybrzeży Korei. W dniu 17 listopada krążownik wspierał ogniem swej artylerii żołnierzy Narodów Zjednoczonych podczas ofensywy koło Chongjin. Tego dnia odłamki pocisku wystrzelonego przez północnokoreańską artylerię nadbrzeżną raniły sześciu artylerzystów z obsady jednego ze stanowisk artylerii przeciwniczej. Działą główne okrętu zniszczyły zlokalizowaną baterię nieprzyjaciela, po czym kontynuowały wsparcie własnych jednostek na brzegu.

Po rozpoczęciu ofensywy sił północnokoreańskich wspieranych przez chińskich „ochotników” pod koniec listo-

pada 1950 roku *Saint Paul*, na którego pokładzie zaokrętowany był kontradmirał Roscoe H. Hillenkoetter – dowódca 1 Dywizjonu Krążowników, wraz z niszczycielem *Zellars* (DD-777) wspierał żołnierzy Narodów Zjednoczonych podczas ich ewakuacji na południe od 38 równoleżnika. Krążownik osłaniał wschodnią flankę I Korpusu wojsk Republiki Korei wycofujących się wzdłuż wybrzeża z Hapsu oraz z Chongjin. W dniu 2 grudnia okręt ponownie przeszedł na północ i ostrzeliwał wybrzeże koło Chongjin. Zakończywszy akcję powrócił na południe aby wspierać wycofywanie dywizji południowokoreańskiej ku Kyongsong Man. Następnego dnia podszedł w rejon portu Wonsan i osłaniał siły Narodów Zjednoczonych wycofujące się ku Hungnam. Wspólnie z niszczycielami *Charles S. Sperry* (DD-697) i *Zellars*, *Saint Paul* zwalczał kolumny oddziałów przeciwnika podchodzące do miasta. W dniu 5 grudnia zespół uzupełniony niszczycielem *Hank* (DD-702) przeprowadził krótki atak na zgrupowanie wojsk północnokoreańskich. Cztery dni później działa jednostek admirała Hillenkoettera wspierały ewakuację ostatnich oddziałów Narodów Zjednoczonych z Wonsan.

Rankiem 10 grudnia krążownik wraz z niszczycielem *Hank* odszedł na północ rozpoczynając udział w ewakuacji wojsk Narodów Zjednoczonych oraz koreańskich cywilów z miasta i portu Hungnam. W celu wsparcia tej operacji ześrodkowano największy od czasu II wojny światowej zespół szybkich lotniskowców – Task Force 77, którego dowódcą był wiceadmirał Arthur D. Struble. Trzonem zespołu były lotniskowce: uderzeniowe *Leyte* (CVA-32), *Princeton* (CVA-37), *Valley Forge* (CVA-45) i *Philippine Sea* (CVA-47), lekki *Bataan* (CVL-29) oraz eskortowe *Badoeng Strait* (CE-116) i *Sicily* (CE-118), wspierane przez pancernik *Missouri* (BB-62) i dwa krążowniki. Oznaczone jako Task Group 90.8 jednostki admirała Hillenkoettera pełniły rolę zespołu wsparcia artyleryjskiego. W skład grupy wchodziły: krążowniki: flagowy *Saint Paul* oraz *Rochester*<sup>2</sup> (CA-124), a także 7 niszczycieli oraz trzy, uzbrojone w wyrzutnie niekierowanych pocisków rakietowych okręty desantowe LSM(R)<sup>3</sup>. Osłaniając wy-

2. Zaokrętowany na *Rochester* kontradmirał John M. Higgins sprawował funkcję dowódcy Task Group 95.2 – zespołu blokady, eskortowania i rozminowania.

3. LSM(R) – Landing Ship Medium (Rocket) – średni okręt desantowy uzbrojony w wyrzutnie niekierowanych pocisków rakietowych.



cofywanie wojsk ONZ *Saint Paul* min. w dniu 15 grudnia ostrzeliwał na żądanie pozycje podchodzącego do miasta nieprzyjaciela uniemożliwiając mu ruchy. Nocą 17 grudnia krążowniki i niszczyciele prowadziły bombardowanie artyleryjskie oraz iluminację pola walki, a okręty desantowe ostrzeliwały pozycje nieprzyjaciela pociskami raketowymi. Ewakuacja Hungnam została zakończona w dniu 24 grudnia i wtedy to jednostki pływające Sprzymierzonych odeszły od wybrzeża Korei.

Początek 1951 roku *Saint Paul*, jako okręt flagowy kontradmirała Roscoe H. Hillenkoettera – dowódcy zespołu blokadowego wschodniego wybrzeża, spędził na bombardowaniu pozycji wojsk północnokoreańskich na północ od Inchon. Najpierw, w dniu 21 stycznia wraz z dwoma niszczycielami wspierał operację „Thunderbolt” – natarcie dwóch dywizji amerykańskich ku rzece Han, a cztery dni później wznowił ostrzał obszaru położonego na północ od Inchon. Podczas bombardowania prowadzonego w dniu 26 stycznia krążownik stał się celem ostrzału nieprzyjacielskiej artylerii nadbrzeżnej z wyspy Wolmi Do. Z pomocą samolotów z brytyjskiego lekkiego lotniskowca *Theseus* (R-64), a także artylerii brytyjskiego krążownika *Ceylon* (C-30) oraz kilku niszczycieli, baterie nieprzyjaciela zostały uciszone, a obszar Kimpo-Kumpo znalazł się pod ciągłym bombardowaniem. W marcu *Saint Paul* wziął udział w operacji mającej na celu zajęcie przybrzeżnych wysp leżących w rejonie Wonsan, co miało ułatwić siłom Narodów Zjednoczonych morską blokadę tego portu. W ramach tej operacji krążownik wraz z czterema niszczycielami min. w dniu 24 marca bombardował cele nieprzyjacielskie leżące w jego okolicach.

W dniu 7 kwietnia *Saint Paul* uczestniczył w rajdzie dywersyjno-rozpoznawczym 41 Samodzielnego Batalionu Królewskich Komandosów na linie i tunele kolejowe w rejonie Wonsan-Chongjin. Krążownik był liderem Task Force 74 – dowodzonego przez admirała Hillenkoettera zespołu tworzonego wraz z niszczycielami *Wallace L. Lind* (DD-703) i *Massey* (DD-778), okrętem desantowym-dokiem *Fort Marion* (LSD-22) i szybkim transportowcem *Begor* (APD-127). Jednostki przetransportowały i wysadziły na brzeg przy niewielkim jedynie przeciwdziałaniu nieprzyjaciela 250 komandosów brytyjskich, po czym zapewniały wsparcie ich akcji i wycofania. Oficjalnie rajd zakończył się wiel-

kim sukcesem zmuszając nieprzyjaciela do odbudowy zniszczonej infrastruktury kolejowej. W rzeczywistości komandosi zniszczyli szlak kolejowy nie wykorzystany przez Koreańczyków od niemal półtora miesiąca!<sup>4</sup> Przez kolejne dni kwietnia *Saint Paul* bombardował obiekty nieprzyjacielskie koło Wonsan, a w dniu 24 kwietnia wraz z bliźniaczym *Helena* (CA-75) oraz lekkim krążownikiem *Manchester* (CL-83) i czterema niszczycielami prowadził dwugodzinne bombardowanie Kosong.

W czerwcu *Saint Paul* powrócił do Stanów Zjednoczonych gdzie do września przeszedł remont, po którym jego załoga odbyła szkolenie u wybrzeży Kalifornii. W dniu 5 listopada okręt ponownie wyszedł na Daleki Wschód i trzy tygodnie później dotarł do wybrzeży Korei koło Wonsan gdzie wznowił bombardowania artyleryjskie. Przez kolejne tygodnie *Saint Paul* ostrzeliwał pozycje nieprzyjacielskie koło Hungnam, Songjin i Chongjin. W grudniu krążownik dołączył do Task Force 77 wspierając ich obronę przeciwlotniczą, po czym odeszedł do Japonii gdzie jego załoga spędziła okres Świąt Bożego Narodzenia.

Na początku 1952 roku okręt ponownie wspierał działania wojsk Narodów Zjednoczonych, min. wraz z pancernikiem *Wisconsin* (BB-64) oraz krążownikami: ciężkim *Rochester* (CA-124) i lekkim *Manchester* (CL-83) wspomagając 1 Dywizję Piechoty Morskiej broniącą zachodniego (nadmorskiego) skrzydła wojsk Narodów Zjednoczonych. Do 7 kwietnia obydwie ciężkie krążowniki wystrzeliły łącznie 1661 pocisków artylerii kalibru 203 mm niszcząc 2 stanowiska artylerii i 116 schronów oraz uszkadzając 3 stanowiska artylerii i 127 schronów<sup>5</sup>. Następnie, *Saint Paul* wziął udział w połączonych uderzeniach powietrzno-morskich na porty Wonsan i Chongjin. W pierwszej takiej operacji przeprowadzonej w dniu 13 kwietnia oprócz krążownika wzięły udział lotniskowce *Boxer* (CVA-21) i *Philippine Sea* (CVA-47) oraz niszczyciele: amerykańskie *Theodore E. Chandler* (DD-717) i *Hanson* (DD-832), a także brytyjski *Concord*. Pomiędzy atakami lotnictwa pokładowego działających okrętów prowadziły wówczas bombardowanie stanowisk artyleryjskich nieprzyjaciela. W dniu 21 kwietnia na prowadzącym ostrzał *Saint Paul* miała miejsce eksplozja ładunków prochowych w jego przedniej wieży artylerii głównej kalibru 203 mm. Skutkiem wybuchu była śmierć 30 arty-

lerzystów z obsady wieży oraz poważne jej uszkodzenia. Mimo uszkodzeń krążownik pozostał na pozycji kontynuując ostrzał infrastruktury kolejowej koło Songjin oraz biorąc do niewoli 9 Koreańczyków ze zdobytej niewielkiej łodzi. Następnie okręt odszedł na krótki postój w Japonii, po którym przez dwa tygodnie ponownie ostrzeliwał wybrzeża Północnej Korei. Zakończywszy ten okres działań bojowych *Saint Paul* odszedł na remont do Stanów Zjednoczonych i w dniu 24 czerwca zawinął do kalifornijskiej bazy w Long Beach.

Swoją trzecią turę na Dalekim Wschodzie krążownik rozpoczął w dniu 28 lutego 1953 roku kiedy to opuścił Zachodnie Wybrzeże, wznowiając swój udział w działaniach bojowych wojny koreańskiej w kwietniu tego roku. W połowie czerwca okręt uczestniczył w operacji mającej na celu odzyskanie wzgórze Anchor zapewniając wspólnie z pancernikiem *New Jersey* (BB-62) bezpośrednie wsparcie oddziałom Republiki Korei w ataku na ten ważny obiekt strategiczny położony na południe od Kosong. *Saint Paul* znalazł się wówczas wielokrotnie pod ogniem dział północnokoreańskiej artylerii nadbrzeżnej kalibrów 75 mm i 105 mm. Wiele z ich pocisków upadło w pobliżu okrętu – niejednokrotnie w odległości mniejszej niż 10 m. W dniu 11 lipca ostrzeliwujący Wonsan krążownik został trafiony pociskiem z działa artylerii nadbrzeżnej. Szczęśliwie, żaden z członków jego załogi nie odniósł ran – uszkodzeniu uległo natomiast jedno ze stanowisk dział przeciwlotniczych kalibru 76 mm. Artyleria *Saint Paul* miała zaszczyt wystrzelić ostatnią salwę w wojnie koreańskiej kończąc ostrzał pozycji wroga o godzinie 21:59 dnia 27 lipca 1953 roku – na minutę przed wejściem w życie zawieszenia broni. Na ostatnim pocisku wystrzelonym w kierunku stanowiska dział nieprzyjaciela na wschodnim wybrzeżu w okolicach Hungnam autograf złożył osobiście kontradmirał Harry Sanders. Po zakończeniu działań wojennych krążownik rozpoczął służbę patrolową wzdłuż zachodniego wybrzeża Korei.

Na wodach Zachodniego Pacyfiku *Saint Paul* znalazł się po raz kolejny w maju 1954 roku dołączając do składu operującej na Dalekim Wscho-

4. Wg Field James A. Jr – *History of United States Naval Operations: Korea*.

5. Wg Makowski Andrzej, Kubiak Krzysztof – *Korea 1950-53. Działania morskie*.

dzie 7 Floty. Od 19 listopada tego roku do 12 lipca roku następnego krążownik operował na wodach Chin i Japonii w ramach odpowiedzi na zaatakowanie przez siły Chińskiej Republiki Ludowej będących we władaniu nacjonalistów chińskich przybrzeżnych wysp Quemoy<sup>6</sup>. Okręt działał w cieśninie pomiędzy Tajwanem i wybrzeżem Chin odgrywając znaczącą rolę w zabezpieczeniu interesów amerykańskich na Dalekim Wschodzie. Następnie *Saint Paul* powrócił do kalifornijskiej bazy w Long Beach gdzie przeszedł przegląd. Kolejną turę służby na Dalekim Wschodzie krążownik odbył od 15 sierpnia 1955 roku do 10 stycznia 1956 roku pełniąc w tym czasie rolę jednostki flagowej wiceadmirała Stuarta H. Ingersolla – dowódcy 7 Floty. W lutym 1956 roku okręt powrócił na zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych i po krótkim postoju w Long Beach przeszedł do Puget Sound Navy Yard w Bremerton w stanie Waszyngton gdzie przeszedł remont i modernizację. We wrześniu tego roku *Saint Paul* został okrętem flagowym wiceadmirała Roberta L. Dennisona – dowódcy 1 Floty goszcząc także na swym pokładzie Sekretarza Marynarki Charlesa S. Thomasa podczas pierwszej rewii floty w Long Beach w dniu 14 wrześ-

nia. Port ten krążownik opuścił w dniu 6 listopada, po czym odbywszy szkolenie odświeżające w okolicach San Diego przeszedł do bazy Yokosuka w Japonii. Tam w dniu 29 listopada przejął od krążownika *Rochester* (CA-124) ponownie funkcję jednostki flagowej wiceadmirała Ingersolla – dowódcy 7 Floty. Większość tej tury służby na Dalekim Wschodzie *Saint Paul* spędził na Tajwanie operując z Keelung i Kaosiung. W międzyczasie odbywał rejsy szkolne na wodach Filipin odwiedzając także Buckner Bay, Hongkong, Manilę i Sasebo. Daleki Wschód okręt opuścił w dniu 26 kwietnia 1957 roku i w dniu 21 maja zawinął do Long Beach. Przez następne miesiące roku *Saint Paul* pełnił służbę na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych odbywając rejsy na północ aż do Seattle w stanie Waszyngton. W następną turę służby na Dalekim Wschodzie krążownik wyruszył w dniu 3 lutego 1958 roku. Swój pobyt na Pacyfiku rozpoczął od podróży w środkowe i południowe rejony Oceanu. Najpierw okręt zawinął do Pearl Harbor, później odwiedził Wellington na Nowej Zelandii, z którego przeszedł na Guadalcanal. Po zakończeniu wizyty na Wyspach Salomona skierował się ku Japonii zawijając po drodze na Nową Georgię i Karo-

liny. W dniu 9 marca *Saint Paul* dotarł do Yokosuka, gdzie ponownie podjął służbę okrętu flagowego – tym razem kolejnego dowódcy 7 Floty wiceadmirała Wallace M. Beakley’a. Oprócz służby w roli jednostki flagowej, przez kolejne tygodnie wiosny i początek lata 1958 roku krążownik odbywał ćwiczenia i rejsy szkoleniowe na wodach Filipin. Tę turę służby na Dalekim Wschodzie okręt zakończył z początkiem sierpnia zawijając w dniu 25 sierpnia do kalifornijskiej bazy w Long Beach.

*Saint Paul* opuścił na dobre Stany Zjednoczone w dniu 4 maja 1959 roku wychodząc z Long Beach i obierając kurs na Japonię. Po przejściu Pacyfiku krążownik zawinął do Yokosuka, która to baza stała się jego macierzystą na kolejne 39 miesięcy. Okręt był pierwszą od czasu II wojny światowej dużą jednostką amerykańską, która bazowała w tym porcie japońskim. W tym czasie pełnił także rolę jednostki flagowej 7 Floty<sup>7</sup> składając min. w październiku 1960 roku wizytę w Sajgonie i uczest-

6. W dniu 02.12.1954 r. Stany Zjednoczone podpisały z Republiką Chin „Traktat o Wzajemnej Obronie” czym praktycznie uznały zajęcie Tajwanu przez nacjonalistów chińskich.

7. Dowódcami 7 Floty byli wówczas wiceadmirałowie: Frederick N. Kivette, Charles D. Griffin, William A. Schoech oraz Thomas H. Moorer.

Fotografia *Saint Paul* (CA-73) wykonana w dniu 21 maja 1966 roku u wybrzeży Japonii w okresie kiedy krążownik pełnił służbę w składzie amerykańskiej 7 Floty.





*Columbus* (CA-74) sfotografowany w porcie w Bostonie w dniu wejścia do służby – 8 czerwca 1945 roku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

nicząc w obchodach Święta Niepodległości Republiki Wietnamu. Po powrocie do Stanów Zjednoczonych *Saint Paul* pełnił służbę okrętu flagowego wiceadmirała Roberta T. Keitha dowódcy 1 Floty, przejmując tę funkcję w dniu 18 marca 1963 roku od bliźniaczego krążownika *Helena* (CA-75). W sierpniu 1964 roku pokład jednostki stał się sceną, na której min. rozgrywały się wydarzenia filmu „In Harm's Way” z Johnem Wayne w roli głównej. Film opowiadał o oficerze marynarki, który został ukarany za rolę jaką odegrał podczas inwazji na Pearl Harbor, otrzymując następnie szansę rehabilitacji podczas późniejszych walk z Japończykami. Na Daleki Wschód krążownik po raz kolejny powrócił w 1965 roku. Podczas kolejnych tur służby pełnił rolę jednostki flagowej 7 Floty<sup>8</sup> (Floty Pacyfiku) zapewniając wsparcie wojskom amerykańskim i południowowietnamskim walczącym w północnej części Wietnamu Południowego. W dniu 2 września 1965 roku *Saint Paul* został trafiony pociskiem północnowietnamskiej artylerii nadbrzeżnej, który uderzył w jego dziobową część z prawej burty nieco ponad linią wodną. Podobnie jak podczas trafienia w Korei krążownik nie poniósł szczęśliwie strat w ludziach, a odniesione uszkodzenia zostały naprawione przez okrętowe drużyny remontowe. W maju 1967 roku

jednostka wraz z krążownikiem rakietowym *Provident* (CLG-6) oraz pięcioma niszczycielami osłaniała operację „Beau Charger” – desant i rajd żołnierzy amerykańskich w południowej części strefy zdemilitaryzowanej. Kolejne pojedynki z artylerią nadbrzeżną *Saint Paul* toczył min. w Zatoce Tonkińskiej w sierpniu 1967 roku podczas bombardowania szlaków kolejowych koło Cong Ph, 25 mil na południe od Thanu Hoa.

Z końcem jesieni 1970 roku *Saint Paul* powrócił do Stanów Zjednoczonych, gdzie w dniu 7 grudnia w bazie San Diego rozpoczęto procedurę jego dezaktywacji. W dniu 1 lutego 1971 roku krążownik opuścił Kalifornię i przeszedł do Bremerton w stanie Waszyngton. Tam w dniu 30 kwietnia został wycofany ze służby i włączony w skład Rezerwowej Floty Pacyfiku zgrupowanej w stoczni marynarki Puget Sound. *Saint Paul* był najbardziej uhonorowanym okrętem spośród floty ciężkich krążowników amerykańskich. Jednostka otrzymała 17 Gwiazd Bojowych, z tego jedną za udział w II wojnie światowej oraz po osiem za uczestnictwo w wojnach w Korei i Wietnamie. Za udział w tej ostatniej wojnie okręt otrzymał także Navy Unit Commendation i dwukrotnie Meritorious Unit Commendation.

W raporcie z dnia 8 sierpnia 1977 roku, po inspekcji przeprowadzonej

w połowie lipca 1977 roku przez Komisję Inspekcji i Przeglądów, *Saint Paul* został zakwalifikowany do grupy krążowników nie przydatnych do dalszej służby. W dniu 27 kwietnia następnego roku Szef Operacji Marynarki admirał James L. Holloway III rekomendował Sekretarzowi Marynarki Grahamowi W. Claytonowi Jrowi skreślenie tych jednostek z listy floty. Decyzja o skreśleniu grupy okrętów, wśród których znalazł się *Saint Paul* została podjęta przez Sekretarza Marynarki w dniu 31 lipca 1978 roku. Krążownik został sprzedany National Metal and Steel Corporation z Terminal Island w Los Angeles. Doholowany tam z Bremerton w dniu 28 stycznia 1980 roku został złomowany w tym samym roku.

#### „Columbus” (CA-74/CG-12)

Trzeci z drugiej serii krążowników typu *Baltimore* zbudowanych przez Bethlehem Steel Co. Fore River Shipyard w Quincy, w stanie Massachusetts jako jedyna jednostka z tej serii nosił nazwę taką, jaką od początku dla niego przewidywano. Stępkę okrętu, któremu jako trzeciemu we flocie amerykańskiej nadano nazwę *Columbus* położono

8. W tym czasie dowódcami 7 Floty byli wiceadmirałowie: Paul P. Blackburn Jr., Joseph W. Williams (p.o.), John J. Hyland, William F. Bringle oraz Maurice F. Weisner.





*Columbus* (CA-74) na fotografii wykonanej w dniu 14 stycznia 1957 roku po zakończeniu rutynowego przeglądu w San Francisco Naval Shipyard. Fot. zbioru Arthur D. Baker III

w dniu 28 czerwca 1943 roku. Jego kadłub wodowano w dniu 30 listopada następnego roku. Nowy ciężki krążownik został wprowadzony do służby w dniu 8 czerwca 1945 roku z pierwszym dowódcą komandorem A. Hobbsem.

Chociaż okręt nie brał czynnego udziału w operacjach bojowych II wojny światowej, zakotwiczony na rzece Hudson uczestniczył w wielkiej rewii floty w Nowym Jorku, która miała miejsce z okazji Dnia Marynarki – 27 października 1945 roku. Po przeprowadzeniu szkolenia i ćwiczeń zgrywających załogę na Wschodnim Wybrzeżu *Columbus* przeszedł Kanał Panamski i w dniu 13 stycznia 1946 roku w chińskim Tsingtao dołączył do Floty Pacyfiku. Następnie osłaniał działania sił okupacyjnych, przy czym w dniu 1 kwietnia uczestniczył w zatopieniu 24 japońskich okrętów podwodnych, które stanowiły zdobycz wojenną Sprzymierzonych. W dniu 2 kwietnia jednostka opuściła Daleki Wschód i obrała kurs ku Stanom Zjednoczonym. Do końca roku *Columbus* operował z bazy w San Pedro odbywając rejsy wzdłuż Zachodniego Wybrzeża. Swą drugą turę służby na Dalekim Wschodzie krążownik odbył pomiędzy 15 stycznia, a 12 czerwca 1947 roku. Wróciwszy na macierzyste wody Stanów Zjednoczonych okręt operował wzdłuż Zachodniego Wybrzeża, po czym przeszedł remont w Puget Sou-

nd Naval Shipyard. W dniu 12 kwietnia 1948 roku *Columbus* opuścił Bremerton i obrał kurs na południe. Pokonawszy Kanał Panamski, w dniu 19 maja okręt zwinął do swej nowej bazy w Norfolk w stanie Wirginia dołączając do składu Floty Atlantyku.

Kolejne lata swej działalności operacyjnej krążownik spędził na wodach Północnego Atlantyku i mórz przyległych będąc dwukrotnie (od 13 września 1948 roku do 15 grudnia 1949 roku i od 12 czerwca 1950 i 5 października 1951 roku) okrętem flagowym Głównodowodzących Sił Morskich Wschodniego Atlantyku i Morza Śródziemnego – najpierw admirała Richarda L. Connolly'ego, a później admirała Roberta B. Carney'a. We wrześniu 1952 roku *Columbus* brał również udział w wielkich manewrach NATO o kryptonimie „Mainbrace”. W największych od zakończenia wojny ćwiczeniach mających na celu obronę Danii i Norwegii przed atakiem Związku Radzieckiego uczestniczyło przeszło 200 okrętów oraz tysiąc samolotów i śmigłowców, a także ponad 80 tys. osób. W okresie od 25 sierpnia do 29 września krążownik był jednostką flagową admirała Lynde D. McCormicka – Najwyższego Dowódcy Sprzymierzonych na obszarze Atlantyku. Następny okres służby, od października 1952 roku do stycznia 1953 roku, okręt spędził na Morzu Śródziemnym

będąc przez pewien czas okrętem flagowym 6 Floty. Kolejny raz na tym akwenie *Columbus* przebywał od września 1954 roku do stycznia 1955 roku, pełniąc przy tym funkcję jednostki flagowej 6 Dywizjonu Krążowników. Pomiędzy okresami tej służby okręt przechodził rutynowe przeglądy oraz odbywał rejsy szkolne wzdłuż wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych oraz na Morzu Karaibskim.

Z końcem 1955 roku *Columbus* został przydzielony do Floty Pacyfiku. W dniu 8 listopada okręt opuścił Boston biorąc kurs na południe i pokonawszy Kanał Panamski w dniu 2 grudnia zwinął do swej nowej bazy w kalifornijskim Long Beach. Nieco ponad miesiąc później, w dniu 5 stycznia 1956 roku krążownik opuścił Zachodnie Wybrzeże i odszedł na Daleki Wschód. Tam, bazując w japońskiej bazie w Yokosuka operował w składzie 7 Floty. W dniu 11 marca na wodach filipińskich miała miejsce jego kolizja z niszczycielem *Floyd B. Parks* (DD-884). W wyniku zderzenia zginęło 2 marynarzy z załogi niszczyciela, który doznał uszkodzenia części dziobu na długości ponad 12 m. Ten etap służby *Columbus* zakończył w czerwcu 1956 roku i w dniu 8 lipca powrócił do Long Beach. W następnym roku krążownik ponownie został oddelegowany do służby na Dalekim Wschodzie. Pod koniec lata 1958 roku okręt

patrołował cieśninę Tajwańską w związku z drugim kryzysem tajwańsko-chińskim związanym z próbą zajęcia wysp Matsu i Quemoy przez siły Chińskiej Republiki Ludowej.

Podjęcie w dniu 9 października 1958 roku decyzji o konwersji *Columbus* na krążownik rakietowy – nosiciel przeciwlotniczych pocisków kierowanych „Talos” i „Tartar” – zaowocowało wycofaniem go ze służby w dniu 8 maja 1959 roku i skierowaniem na przebudowę do Puget Sound Naval Shipyard w Bremerton w stanie Waszyngton. W dniu 30 września tego roku *Columbus* został przeklasyfikowany otrzymując sygnaturę CG-12. Okręt został przywrócony do służby w dniu 1 grudnia 1962 roku, po czym od marca następnego roku odbywał próby morskie oraz szkolenie na wodach przylegających do wybrzeża Kalifornii. W dniu 25 marca załoga wchodzącego w skład Task Force 10 krążownika demonstrowała swą sprawność bojową przed prezydentem Johnem F. Kennedym, który obserwował pokaz z pokładu lotniskowca uderzeniowego *Kitty Hawk* (CVA-63). W czerwcu *Columbus* powrócił do stoczni marynarki w Puget Sound, w której oprócz przeglądu dokonano montażu wysokościomierza radiolokacyjnego SPS-30

oraz dwóch dział uniwersalnych kalibru 127 mm. Od grudnia 1963 roku do marca następnego roku krążownik operował na wodach Zachodniego Wybrzeża, po czym w kwietniu wszedł na miesięczny przegląd do Long Beach Naval Shipyard.

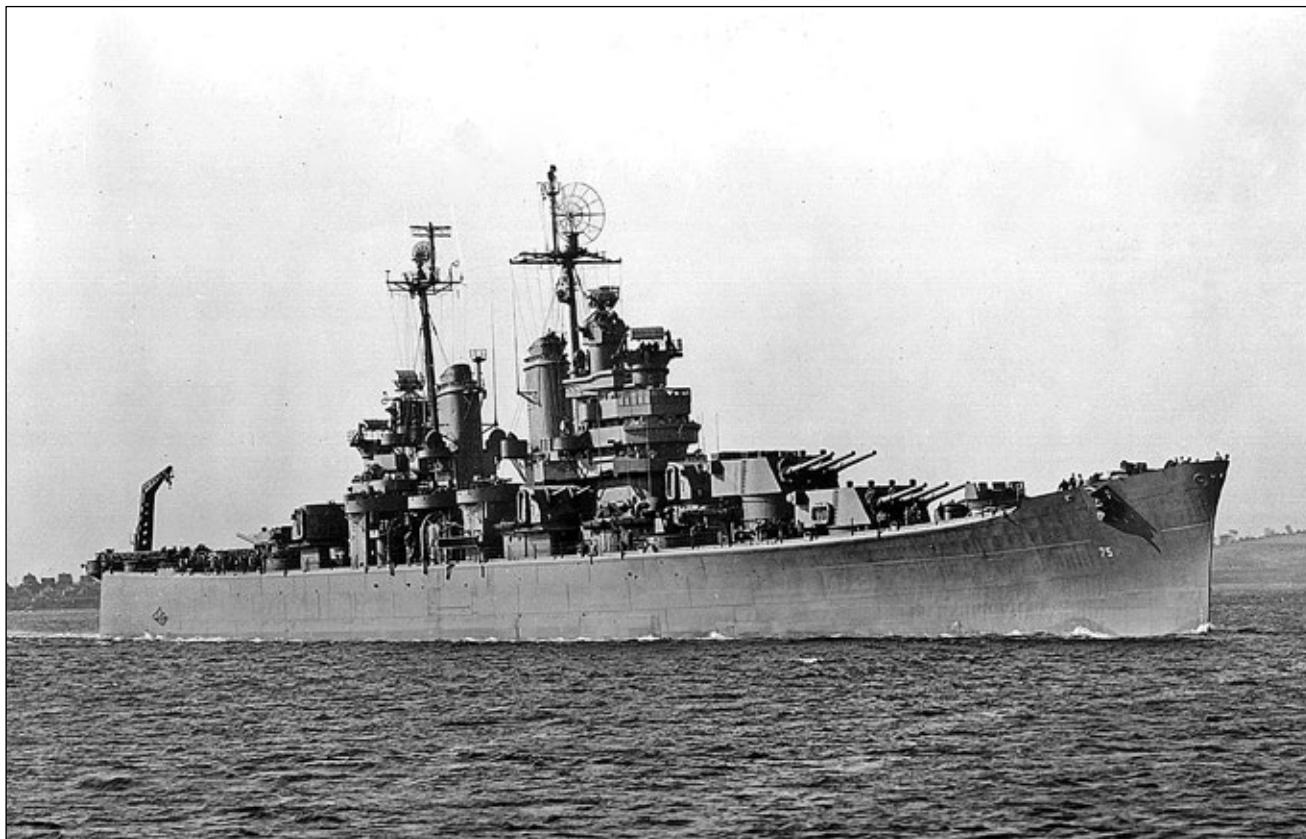
Macierzystą bazę w San Diego okręt opuścił w dniu 5 sierpnia 1964 roku, kiedy to wyszedł na wody Zachodniego Pacyfiku. Swą pierwszą turę dalekowschodniej służby w konfiguracji krążownika rakietowego *Columbus* zakończył z początkiem następnego roku i w dniu 6 lutego 1965 roku powrócił do Kalifornii. Do końca tego roku jednostka prowadziła działalność operacyjną na wodach przyległych do zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych.

Kolejny etap służby krążownika wiązał się z jego przebazowaniem na Ocean Atlantycki. Miało to miejsce na początku 1966 roku, po czym niemal do końca tego roku *Columbus* pełnił rolę jednostki flagowej 10 Flotylli Krążowników i Niszczycieli. W październiku okręt przeszedł na Morze Śródziemne gdzie złuzował wracający do kraju bliźniaczy krążownik *Albany* (CG-10). Tę turę służby w składzie 6 Floty *Columbus* zakończył w kwietniu następnego roku, po czym powrócił do bazy

w Norfolk. Kolejny raz na Morze Śródziemne wyszedł w styczniu 1968 roku. Powróciwszy do Stanów Zjednoczonych w lipcu wszedł na trzymiesięczny przegląd do Boston Naval Shipyard. W dniu 1 grudnia okręt został jednostką flagową 10 Flotylli Krążowników i Niszczycieli, po czym następnego dnia ponownie odszedł na Morze Śródziemne. Tę turę służby w składzie 6 Floty *Columbus* zakończył w maju 1969 roku. Powróciwszy do kraju okręt wszedł do Norfolk Naval Shipyard, w której od 13 czerwca do 2 września przeprowadzono jego przegląd. Zostawszy jednostką flagową 2 Flotylli Krążowników i Niszczycieli, w dniu 8 października 1969 roku *Columbus* po raz kolejny odszedł na Morze Śródziemne. Na wody macierzyste powrócił w dniu 18 marca 1970 roku. W następnym miesiącu okręt ponownie wszedł do Norfolk Naval Shipyard na kolejny remont, który trwał od 17 kwietnia do 6 lipca. W ciągu kolejnych trzech lat *Columbus* jeszcze trzykrotnie pełnił służbę w składzie 6 Floty będąc oddelegowanym na Morze Śródziemne od 6 września 1970 roku do 1 marca 1971 roku, od 17 maja do 18 października 1972 roku oraz od 2 listopada 1973 roku do 31 maja 1974 roku.

*Columbus* (CG-12) w konfiguracji nosiciela rakietowych przeciwlotniczych pocisków kierowanych SAM-N-6B „Talos” oraz Mk 15 „Tartar”. Fotografia okrętu wykonana w dniu 2 lipca 1964 roku.  
Fot. zbiory Arthur D. Baker III





*Helena* (CA-75) ostatni z drugiej serii krążowników typu *Baltimore* sfotografowany w dniu 3 września 1945 roku w porcie w Bostonie w przededniu wprowadzenia do służby.  
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Rezygnacja w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku z dokonywania modernizacji okrętu i wynikający z niej brak jego przystosowania do wymogów współczesnego pola walki spowodowały, że plany wycofania krążownika ze służby były rozważane już od lutego 1974 roku. Ostatecznie, jednostka została wycofana ze służby z dniem 31 stycznia 1975 roku jako pierwszy z pośród krążowników rakietowych typu *Albany*. *Columbus* skreślono z listy floty w dniu 9 sierpnia następnego roku, sprzedano na złom w dniu 3 października 1977 roku i złomowano w roku kolejnym.

### „*Helena*” (CA-75)

Stępkę ostatniego z drugiej serii krążowników typu *Baltimore* zbudowanych przez Bethlehem Steel Co. Fore River Shipyard w Quincy w stanie Massachusetts, dla którego zarezerwowano sygnaturę CA-75 i początkowo przewidywano nazwę *Des Moines* położono w dniu 9 września 1943 roku. Po anulowaniu jednak w dniu 5 października 1944 roku kontraktu na budowę należącego do typu *Cleveland* lekkiego krążownika o sygnaturze CL-113, przewidywaną dla niego nazwę *Helena* postanowiono nadać ostatniemu z drugiej serii ciężkich krążowników typu *Baltimore*. Kadłub okrę-

tu wodowano w dniu 28 kwietnia 1945 roku, a nazwę nadała mu żona Johna J. Haytina – burmistrza miasta Helena. Nowy krążownik został wprowadzony do służby w dniu 4 września tego samego roku, a jego pierwszym dowódcą został komandor A.H. McCollum.

Po zakończeniu prób morskich na akwenie przyległym do wybrzeża Bostonu, w dniu 24 października *Helena* odszedł do Nowego Jorku dokąd przybył następnego dnia. W dniu 27 października krążownik wziął udział w wielkiej paradzie floty z okazji Dnia Marynarki mającej podkreślać wkład floty amerykańskiej w zwycięstwo w II wojnie światowej. Następnie odbył dwukrotnie szkolenie zgrywające załogę na wodach kubańskiej Zatoki Guantanamo. Do Bostonu *Helena* powrócił w lutym 1946 roku, aby dokonać przygotowań do swego pierwszego zadania operacyjnego. W dniu 12 lutego krążownik opuścił Wschodnie Wybrzeże i skierował się do Anglii gdzie na jego pokładzie podniósł banderę admirał Kent H. Hewitt – dowódca Sił Morskich w Europie oraz 12 Floty. Przez kolejne trzy miesiące okręt przeprowadził szereg ćwiczeń na wodach europejskich oraz złożył wizyty kurtuazyjne w głównych portach Anglii i Szkocji. Po wyokrętowaniu ad-

mirala Hewitta wraz z jego sztabem w dniu 1 maja *Helena* odszedł na Morze Śródziemne. Odwiedziwszy kilka głównych portów na tym akwenie krążownik przeszedł Kanał Sueski i zaliczając postoje w Colombo i Singapurze w dniu 18 czerwca zawinął do Tsingtao w Chinach. Przez kolejne dziewięć miesięcy jednostka pełniła służbę na wodach Zachodniego Pacyfiku uczestnicząc w szeregu szkoleń i ćwiczeń floty. W dniu 15 marca 1947 roku na *Helena* zaokrętował wiceadmirał Walter S. DeLaney – dowódca Pancerników i Krążowników Floty Pacyfiku, z którym na pokładzie jednostka tydzień później opuściła Daleki Wschód odchodząc z Szanghaju ku zachodniemu wybrzeżu Stanów Zjednoczonych.

Zakończywszy szkolenie na wodach Kalifornii, w dniu 3 kwietnia 1948 roku *Helena* ponownie odszedł na Daleki Wschód i 24 dni później zawinął do Szanghaju. Przez całe lato, aż do końca 1948 roku pełnił służbę na Zachodnim Pacyfiku operując głównie na wodach chińskich. W grudniu okręt powrócił do Long Beach. Początek następnego roku *Helena* spędził na szkoleniu nowych członków załogi odbywając w maju ćwiczenia z rezerwistami floty. W lipcu i sierpniu krążow-



nik wziął udział w 6-tygodniowym rejsie szkolnym z rezerwistami korpusu oficerów floty na wyspy Galapagos i do Panamy. Następnie w listopadzie 1949 roku uczestniczył w operacji „Miki” – wspólnym szkoleniu sił armii i floty – ćwiczebnym desancie na wybrzeże Hawajów. Po jego zakończeniu, przez Yokosuka i Hongkong okręt przeszedł na Filipiny gdzie kontynuował szkolenie. W styczniu 1950 roku *Helena* powrócił do Japonii gdzie w dniu 2 lutego został jednostką flagową wiceadmirała Russella S. Berkey’a – dowódcy 7 Floty. Podczas kolejnych trzech miesięcy krążownik uczestniczył w wielkich ćwiczeniach floty na wodach Okinawy składając także szereg wizyt w portach Japonii. W dniu 21 maja okręt opuścił Daleki Wschód i obrał kurs na Stany Zjednoczone.

Zgodnie z harmonogramem służby, lato 1950 roku *Helena* miał spędzić w Long Beach, po czym powinien przejść przegląd w stoczni marynarki na Hunters Point w San Francisco. Wybuch wojny koreańskiej spowodował jednak zmianę tych planów i w dniu 29 czerwca dowodzący 3 Dywizjonem Krążowników kontradmirał Charles C. Hartman otrzymał rozkaz pospiesznego przygotowania swoich jednostek do wyjścia w morze. W dniu 6 lipca okręt wraz z bliźniaczym *Toledo* (CA-133) oraz osłaniającymi niszczycielami 111 Dywizjonu opuścił Kalifornię i obrał kurs na zachód. Zaliczywszy jedynie krótki (11-13 lipca) postój w Pearl Harbor na bunkrowanie, a także na Midway dla pobrania zaopatrzenia i amunicji oraz uzupełnienia paliwa przez niszczyciele eskorty, w dniu 23 lipca *Helena* zawinął do bazy w japońskim Yokosuka. Dwa dni później okręty admirała Hartmana, który objął dowodzenie całością sił morskich eskortowania, wsparcia i blokady w Korei przeszły do Sasebo. W dniu 26 lipca jednostki 3 Dywizjonu Krążowników i 111 Dywizjonu Niszczycieli opuściły Japonię kierując się na północ aby rozpocząć bombardowanie wybrzeża Korei. Zanim jednak okręty weszły do akcji, po południu tego dnia *Helena* otrzymał rozkaz skierowania się wraz z niszczycielami ku Formozie podczas gdy do Korei podążał samotny *Toledo*. Przez pięć kolejnych dni okręty admirała Hartmana patrolowały Cieśninę Tajwańską, po czym w dniu 1 sierpnia jego zespół został zastąpiony w tej służbie przez krążownik przeciwlotniczy *Juneau* (CL-52) oraz niszczyciele *Madrox* (DD-731) i *Moore* (DD-747). *Helena* z niszczycielami 111 Dywizjonu odszedł

na północ aby dołączyć do morskich sił wsparcia wojsk Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Po trzydniowym postoju w Sasebo, okręt po raz pierwszy wszedł do akcji u wschodniego wybrzeża Korei w dniu 7 sierpnia. Wraz z czterema niszczycielami krążownik ostrzeliwał najpierw infrastrukturę kolejową, mosty drogowe oraz elektrownię i mniejsze obiekty przemysłowe koło Tanchon. Wieczorem jednostki odeszły na południe powracając następnego dnia rano i ostrzeliwując drogi biegnące wzdłuż wybrzeża oraz most kolejowy koło Sokcho nieco na północ od 38-ego równoleżnika. Następnie okręt przeszedł ku Yongdok gdzie zluźował na pozycji ogniowej bliźniaczy *Toledo*, który odszedł do Sasebo. Pełniąc rolę jednostki flagowej Operacyjnej Grupy Bombardowania, *Helena* prowadził ogień na pozycje wojsk północnokoreańskich utrudniając ich działanie. W dniu 11 sierpnia okręt wspierał oddziały 3 Dywizji południowokoreańskiej na południe od Yongdok niszcząc min. cztery nieprzyjacielskie czołgi. Trzy dni później krążownik wraz z dwoma niszczycielami ostrzeliwał mosty i tunele kolejowe w okolicach Sinchang na północy. Okręty wystrzeliły łącznie 170 pocisków kalibru 203 mm oraz 100 kalibru 127 mm niszcząc pociąg i uszkadzając dwa mosty kolejowe. Zagrożenie dla oddziałów Sprzymierzonych, które spowodował desant wojsk północnokoreańskich koło Kuryongpo stało się przyczyną szybkiego powrotu jednostek admirała Hartmana ku Pohang. W dniu 16 sierpnia *Helena* wraz z trzema niszczycielami osłaniały cztery jednostki desantowe czołgów LST, które ewakuowały żołnierzy koreańskiej 3 Dywizji Piechoty odciętej od sił głównych i przypartej do morza w rejonie Pusan. Tego dnia po zachodzie słońca okręty bojowe rozpoczęły ostrzał pozycji nieprzyjaciela, a jednostki desantowe ewakuowały prawie 6 tys. oficerów i żołnierzy oraz niemal 1,3 tys. cywilów. W dniu 24 sierpnia zespół admirała Hartmana powrócił ku Tanchon, gdzie *Helena* kierowanym ze śmigłowca ogniem bombardował infrastrukturę kolejową oraz magazyny. Następnie jednostki przeszły w okolice Songjin ostrzeliwując w kolejnym dniu stacje rozrządowe oraz wagony kolejowe. Operujący w sierpniu na wodach Morza Japońskiego krążownik prowadził także akcje ratownicze podnosząc min. z wody pilotów dwóch zestrzelonych myśliwców bombardujących North American P-51 „Mustang”.

W początkach września *Helena* wspierał przygotowania do ofensywy 8 Armii oraz operacji desantowej koło Inchon. Podczas ostrzału przeprowadzonego w dniu 9 września okręt działający wspólnie z szybkim trałowcem *Endicott* (DMS-35) zniszczył dziesięcioma pociskami swej artylerii głównej 203 mm dwa przęsła mostu w Kanggu Hang położonego 23 mile na północ od Pohang. Następnego dnia jednostka przeszła na północ aby wraz z niszczycielami *Brush* (DD-745) i *Lloyd Thomas* (DD-764) nękać żeglugę oraz umocnienia nieprzyjaciela na wyspie Mayang Do. W przeddzień lądowania X Korpusu koło Inchon krążownik wraz z pięcioma niszczycielami wspierał pancernik *Missouri* (BB-63) wspomagający prowadzenie akcji dywersyjnych koło Samchok. Począwszy od dnia lądowania, które miało miejsce w dniu 15 września, *Helena* wspomagał wojska Republiki Korei wypierające nieprzyjaciela na północ wzdłuż wschodniego wybrzeża kraju, a następnie operację odbicia z rąk nieprzyjaciela Pohang.

Kolejną operacją w wojnie koreańskiej, w której uczestniczył okręt był desant koło Wonsan. Jednostka weszła w skład Task Group 95.2 – Zespołu Osłony i Wsparcia dowodzonego przez kontradmirała Charlesa C. Hartmana. Grupa, którą stanowiły krążowniki *Helena*, *Worcester* (CL-144) i brytyjski *Ceylon* (C-30) oraz 6 niszczycieli, wyszła w morze w dniu 10 września. Dwa dni później zespół ten połączył się koło Wonsan z zespołem pancernika *Missouri* (BB-63), na którym zaokrętowany był wiceadmirał Arthur D. Struble – dowódca Joint Task Force 7, po czym jednostki przeszły na północ aby bombardować okolice Chongjin. W dniach 12-13 października okręty ostrzeliwały 5 wydzielonych celów lądowych na 120-milowym odcinku wschodniego wybrzeża Korei. Cztery dni później *Worcester* i *Helena* bombardowały infrastrukturę transportową koło Songjin, po czym odeszły aby w pogotowiu oczekiwać na kolejne rozkazy do otwarcia ognia. W listopadzie 1950 roku *Helena*, mimo wielkiej wartości bojowej jego artylerii, opuścił Koreę i odszedł do Stanów Zjednoczonych na dwukrotnie już odkładany przegląd stoczniowy.

Po zakończeniu remontu krążownik opuścił Long Beach i w dniu 18 kwietnia 1951 roku zawinął do japońskiego Sasebo. Okręt został przydzielony do Task Force 77, dowodzonego teraz przez wiceadmirała Harolda M. Marti-



na zespole szybkich lotniskowców, które prowadziły codzienne uderzenia lotnicze na pozycje nieprzyjaciela. Oprócz ich wsparcia *Helena* prowadził także niejednokrotnie ostrzał celów na wybrzeżu Korei z dział swej artylerii głównej po czym wracał do zespołu lotniskowców, który atakował obiekty nieprzyjacielskie koło Wonsan. W dniu 24 kwietnia wraz z bliźniaczym *Saint Paul* (CA-73) oraz lekkim krążownikiem *Manchester* (CL-83) i czterema niszczycielami prowadził dwugodzinne bombardowanie Kosong. Pięć dni później *Helena* wraz z *Manchester*, czterema niszczycielami, dwoma transportowcami desantowymi wojska i desantowym transportowcem ładunków uczestniczył w symulowanej, dwudniowej operacji lądowania w okolicach Kojo. W dniach 6 i 7 maja *Helena* wraz z czterema niszczycielami ostrzeliwał okolice Kansong, co w obliczu potężnego ataku nieprzyjaciela uchroniło od całkowitego rozbiicia broniące się oddziały wojsk Republiki Korei. Od 8 do 10 czerwca krążownik operował na szlakach żeglugowych nieprzyjaciela koło Songjin, Iwon i Kyongsong Man. Podczas bombardowania wybrzeża prowadzonego w dniu 31 lipca okręt został trafiony pociskiem nieprzyjacielskiej artylerii nadbrzeżnej. Szczęśliwie, odniesione uszkodzenia okazały się niewielkie, a dzięki ujawnieniu pozycji wroga krążownik zniszczył siedem stanowisk artyleryjskich i magazyn amunicji.

Po krótkim pobycie w Yokosuka *Helena* ponownie dołączył do Task Force 77, po czym jako jednostka dozoru radiolokacyjnego osłaniał zmasowane ataki powietrzne na składy zaopatrzeniowe oraz kolejowe stacje rozrządowe nieprzyjaciela. W międzyczasie wspierał oddziały amerykańskiej 8 Armii niszcząc min. 13 celów wzdłuż linii nacierającej piechoty. W dniu 17 lipca okręt wraz z pancernikiem *New Jersey* (BB-62) uczestniczył w unieszkodliwieniu nieprzyjacielskich baterii artylerii nadbrzeżnej w okolicach Wonsan, które ostrzelały niszczyciele *O'Brien* (DD-725), *Blue* (DD-744) i *Alfred A. Cunningham* (DD-752). Obydwie ciężkie jednostki zostały wówczas odwołane ze składu Task Force 77, które znajdowały się w drodze ku Songjin. Dotarłszy wieczorem na miejsce do czasu zapadnięcia ciemności przez godzinę okręty toczyły pojedynek z nieprzyjacielskimi bateriami na Hodo Pando, Umi Do i przylądki Kalma Pando. Pomimo licznych bliskich wybuchów pocisków ża-

na z jednostek amerykańskich nie została trafiona, a baterie nieprzyjacielskie zostały zmuszone do milczenia. Późnym wieczorem *Helena* wszedł do wewnętrznego kanału portu Wonsan. Następnego ranka jego śladem podążył pancernik, po czym obydwie okręty pozostały tam jeszcze przez dwa kolejne dni.

Pod koniec lata *Helena* uczestniczył w kolejnej, symulowanej operacji desantowej, którą dla odwrócenia uwagi od głównego natarcia ruchów wojsk południowokoreańskich przeprowadzono na wybrzeżu koło Changjon. Najpierw, w dniu 27 sierpnia pod osłoną dział krążownika, trzech niszczycieli i uzbrojonego w rakiety okrętu desantowego LSM(R) trzy trałowce dokonały oczyszczenia z min podejścia do wybrzeża. Następnie do zespołu w dniu 30 sierpnia dołączył pancernik *New Jersey* (BB-62) i kolejny niszczyciel, po czym okręty przeprowadziły dwudniowe bombardowanie plaż oraz pozycji nieprzyjaciela na wybrzeżu. W dniu 31 sierpnia z pokładu okrętu desantowego *Whetstone* (LSD-27) rozpoczęło się wodowanie jednostek przeprawowych, które utworzywszy fale lądowania zostały następnie zawrócone i podniesione na okręt.

W dniu 20 września 1951 roku *Helena* powrócił do Yokosuka gdzie na jego pokładzie miała miejsce ceremonia odczytania przez prezydenta Korei Syngmana Rhee listu pochwalnego, który krążownik jako pierwsza jednostka floty otrzymał za działalność bojową prowadzoną pod koniec 1950 roku. Dołączywszy następnie do Task Force 95 okręt wspierał oddziały prowadzące natarcie na obszarze Hungnam-Hamhung. Przez kolejne dwa tygodnie wraz z pancernikiem *New Jersey* (BB-62) i kilkoma niszczycielami ostrzeliwał wybrzeże niszcząc liczne mosty kolejowe i drogowe, stacje rozrządowe i stanowiska artylerii nieprzyjaciela. W dniu 23 października ostrzeliwujący Hungnam *Helena* ponownie stał się celem ostrzału artylerii nadbrzeżnej – po raz kolejny odniósł jednak szczęśliwie niewielkie jedynie uszkodzenia. Tą turę działalności operacyjnej na Dalekim Wschodzie krążownik zakończył w listopadzie i w dniu 8 grudnia 1951 roku powrócił do Long Beach w Kalifornii.

Podczas postoju na Zachodnim Wybrzeżu dokonano wymiany wszystkich dział artylerii głównej kalibru 203 mm okrętu. Następnie przeprowadziwszy intensywne szkolenie, na początku lutego 1952 roku jednostka powróciła na Daleki Wschód. Pomiędzy 14 i 23 lu-

tego krążownik brał udział w manewrach „Lex Baker 1” – największych ćwiczeniach morskich od czasu wybuchu Wojny Koreańskiej. Wzięło w nich udział ponad 70 jednostek pływających oraz przeszło 15 tys. marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej. W dniu 8 czerwca *Helena* powrócił do Yokosuka, po czym następnego dnia wyszedł w morze dołączając u wybrzeży Korei do Task Force 77. Przez kolejne pięć i pół miesiąca krążownik prowadził bombardowanie pozycji nieprzyjaciela niszcząc budowle, stanowiska artyleryjskie oraz elementy infrastruktury transportowej wroga. Okręt ratował także pilotów zestrzelonych samolotów Sprzymierzonych. W dniu 24 listopada *Helena* powrócił do Yokosuka, skąd po pięciodniowym postoju wyszedł w morze ze specjalną misją. Najpierw przeszedł na Iwo Jima w archipelagu wysp Volcano, gdzie w dniu 1 grudnia na jego pokład zaokrętował admirał Arthur W. Radford – Głównodowodzący Floty Pacyfiku. Następnie jednostka przeszła do Apra Harbor na Guam w archipelagu Marianów. Tam zaokrętował Prezydent-elekt Dwight D. Eisenhower z towarzyszącymi mu oficjarami, którzy wraz z admirałem Radfordem wyruszyli w podróż na Wyspy Hawajskie. Podczas rejsu najważniejsi politycy amerykańscy odbyli na pokładzie *Helena* szereg konferencji po czym w dniu 11 grudnia wyokrętowali w Pearl Harbor. Pięć dni później krążownik zawiązał do Long Beach.

Kolejny raz na Daleki Wschód okręt wyszedł w dniu 4 sierpnia 1953 roku i dołączywszy do Task Force 77 uczestniczył w patrolach na Morzu Japońskim. Po zakończeniu tej tury *Helena* przeszedł przegład na Zachodnim Wybrzeżu, po którym odbywszy szkolenie, w dniu 11 października 1954 powrócił do Yokosuka gdzie został jednostką flagową wiceadmirała Alfera M. Pride – dowódcy 7 Floty. Większość z tej tury służby na Dalekim Wschodzie krążownik spędził na wodach tajwańskich. Kulminacją tego okresu działalności operacyjnej okrętu miała miejsce na początku lutego 1955 roku, kiedy to uczestniczył on w ewakuacji wysp Tachen będących zarzewiem konfliktu pomiędzy Chinami komunistycznymi i republikańskimi. Od 6 do 9 lutego prowadzone przez *Helena* jednostki floty ewakuowały przeszło z nich 18 tys. cywilów, a do 12 lutego przeszło 20 tys. żołnierzy Republiki Tajwanu. Rankiem tego dnia jednostki zespołu odeszły na południe, podczas

gdy krążownik zabezpieczał ich ariergardę. W czerwcu 1955 roku okręt powrócił na Zachodnie Wybrzeże gdzie przeszedł rutynowy przegląd, po którym do końca roku prowadził szkolenie na wodach przylegających do wybrzeża Kalifornii. W dniu 25 stycznia 1956 roku *Helena* ponownie przybył do Yokosuka rozpoczynając w ten sposób kolejną, półroczną turę służby na Dalekim Wschodzie. Podczas jej trwania okręt operował głównie w Cieśninie Tajwańskiej, która to działalność była przeplatana krótkimi ćwiczeniami na wodach przyległych do Filipin.

Zakończywszy tę turę służby na Zachodnim Pacyfiku, dniu 8 lipca 1956 roku krążownik powrócił do Long Beach. Tam podczas trzymiesięcznego postoju w rufowej części jego pokładu zamontowano wyrzutnię rakietowych pocisków balistycznych Chance-Vought SSM-N-8 „Regulus I”. Dzięki temu, *Helena* jako jeden z pierwszych amerykańskich okrętów nawodnych uzyskał możliwość wyprowadzania strategicznych uderzeń jądrowych. Kolejne 9 miesię-

cy służby załoga krążownika poświęciła na szkolenie, wśród którego elementów znajdowało się również strzelanie pocisków „Regulus I” tak, że po raz kolejny na Daleki Wschód okręt wyszedł dopiero w dniu 10 kwietnia 1957 roku. Podczas tej półrocznej tury *Helena* był okrętem flagowym wiceadmirała Wallace M. Beakleya – dowódcy 7 Floty pełniąc zarówno zadania reprezentacyjne, jak też prowadząc ćwiczenia i szkolenia. Do Long Beach krążownik powrócił w dniu 19 października, po czym przeszedł remont kapitalny zakończony w dniu 31 marca następnego roku.

Kolejny pobyt na Zachodnim Pacyfiku okręt rozpoczął wychodząc z Kalifornii w dniu 3 sierpnia 1958 roku. Pierwszym jego portem na Dalekim Wschodzie był tajwański Keelung, do którego przybył 21 sierpnia. Następnego dnia pokład krążownika zwiedzała słuchaczka i wykładowca tajwańskiego Kolegium Obrony Narodowej. Kolejnym portem, który zgodnie z harmonogramem miał odwiedzić *Helena* miała być stolica Filipin Manila. Kryzys jaki spo-

wodowało ostrzelanie przez baterie artyleryjskie Chińskiej Republiki Ludowej przybrzeżnych wysp Quemoy zajmowanych przez nacjonalistów chińskich spowodował przerwanie normalnej służby okrętu i skierowanie krążownika do patrolowania podczas kolejnych tygodni wód przylegających do spornych terytoriów. W dniu 7 września okręt osłaniał jednostki Republiki Chińskiej wiozące zaopatrzenie dla wysp Quemoy zbliżając się do wybrzeża Chin na odległość zaledwie 10 mil. Z końcem września *Helena* przeszedł na Filipiny gdzie w dniu 9 października dotarł na jego pokład sygnał wzywania pomocy przez norweski statek *Hoi Wong*, który wszedł na rafę u brzegów Wysp Paracelskich. Następnego dnia rano krążownik dotarł na miejsce wypadku, po czym jego śmigłowce ewakuowały zagrożonych marynarzy do Hongkongu. Zakończywszy akcję ratowniczą okręt kontynuował służbę patrolową oraz szkolenie na wodach zachodniego Pacyfiku powracając do Long Beach w dniu 17 lutego 1959 roku.

*Helena* (CA-75) w grudniu 1959 roku przed wyjściem w swą ostatnią turę służby na zachodnim Pacyfiku.

Fot. zbioru Arthur D. Baker III



Wybrzeże Kalifornii krążownik po raz kolejny opuścił w dniu 5 stycznia 1960 roku towarzysząc w drodze na Daleki Wschód lotniskowcowi przeciwpodwodnemu *Yorktown* (CVS-10) osłanianemu przez 23 Eskadrę Niszczycieli. Dotarłszy na wody Zachodniego Pacyfiku *Helena* złożył wizyty kurtuazyjne w portach Korei i Tajwanu, a następnie uczestniczył w Operacji „Blue Star” będącej jednymi z największych ćwiczeń desantowych w historii. Po ich zakończeniu okręt powrócił do Japonii, po czym wraz z lotniskowcem uderzeniowym *Ranger* (CVA-61) i bliźniaczym krążownikiem *Saint Paul* (CA-73) przeszedł na Guam. W maju *Helena* wraz z niszczycielami eskortowymi *Jenkins* (DDE-447) i *Taylor* (DDE-468) odwiedził Australię, z której później odszedł do Long Beach. Podczas postoju w Stanach Zjednoczonych od czerwca do listopada okręt przeszedł remont kapitalny, po którym w połowie stycznia 1961 roku został na stałe przydzielony do 1 Floty zostając jednostką flagową jej dowódcy wiceadmirała Charlesa L. Melsona.

W dniu 17 maja 1961 roku 12 okrętów prowadzonych przez *Helena*, zaprezentowało potęgę 1 Floty przed ponad 700 członkami Amerykańskiego Stowarzyszenia Uzbrojenia. W czerw-

cu tego roku krążownik z Sekretarzem Marynarki Johnem B. Connally oraz ośmioma jego gośćmi na pokładzie odbył rejs do Portland w stanie Oregon gdzie wziął udział w Tygodniu Floty z okazji dorocznego Festiwalu Róż. Podczas kolejnych miesięcy 1961 roku okręt uczestniczył m.in. w ćwiczeniach „Tail Wind” tworząc wraz z bliźniaczym krążownikiem *Los Angeles* (CA-135), fregatą rakietową *Coontz* (DLG-9) oraz eskortującymi niszczycielami największe od 4 lat zgrupowanie jednostek floty. Następnie *Helena* odwiedził kilka portów Dalekiego Wschodu, przy czym koło wybrzeża Hong Kongu zmagął się z przechodzącym tajfunem „Olga”. W dniu 6 października krążownik powrócił do San Diego wkrótce po tym biorąc udział w ćwiczeniach „Covered Wagon”. Do końca roku okręt uczestniczył także w manewrach „Black Bear” oraz demonstracji potęgi 1 Floty przed Szefem Operacji Marynarki admirałem George W. Andersonem. Podczas kolejnego roku służby *Helena* operował zarówno na wodach Zachodniego Pacyfiku jak i zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Wraz z innymi jednostkami 1 Floty oraz żołnierzami 1 Dywizji i lotnikami 3 Skrzydła Powietrznego Piechoty Morskiej krążownik uczestni-

czył w kilku ćwiczebnych operacjach desantowych. W marcu okręt odbył rejs z zagranicznymi słuchaczami oraz kadrami oficerskimi Kolegium Wojny Morskiej. W dniu 12 kwietnia 1962 roku dowództwo 1 Floty objął na krótko wiceadmirał Frank Virden, którego w dniu 5 maja zastąpił na stanowisku wiceadmirał Robert T. Keith. W czerwcu i sierpniu tego roku *Helena* dwukrotnie odbył rejsy z członkami Ligi Morskiej.

Wraz z końcem 1962 roku zapadła decyzja o wycofaniu krążownika z czynnej służby. Okręt został zacięgowany w Long Beach Naval Shipyard, która rozpoczęła przygotowania do jego dezaktywacji. W dniu 18 marca 1963 roku dowodzący 1 Flotą wiceadmirał Keith przeniósł swą banderę na bliźniaczy krążownik *Saint Paul* (CA-73), po czym *Helena* w dniu 29 czerwca 1963 roku został wycofany ze służby. Po przeholowaniu do San Diego okręt został zaliczony do składu stacjonującej tam grupy Rezerwowej Floty Pacyfiku, w której pozostawał przez ponad 10 lat. Z listy floty krążownik skreślono w dniu 1 stycznia 1974 roku, po czym w dniu 13 listopada sprzedano go na złom.

(ciąg dalszy nastąpi)

Krążownik *Helena* (CA-75) sfotografowany u wybrzeży Kalifornii w dniu 9 kwietnia 1961 roku, w czasie kiedy był okrętem flagowym 1 Floty.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III





# Szczeciński debiut – rudowęglowce projektu B-32 (Czułym)

## Część II – Warianty projektu i dalsze losy zbudowanych jednostek

W latach 1953-1959 w Szczecinie zbudowano 41 rudowęglowców projektu B-32, w siedmiu kolejnych seriach. Z tego 21 statków trafiło do ZSRR (spośród których cztery pod banderę wojenną), dziewięć pozostało w Polsce, sześć wyeksportowano do Chin, trzy do Egiptu a ostatnie dwa – do Albanii. Niektóre pod koniec swojej – często ok. 25-30 letniej – służby trafiły w ręce kolejnych armatorów – m.in. greckich czy panamskich. Te nieco staroświeckie, choć cechujące się ładną i nowoczesną linią kadłuba, parowce znalazły swoje trwałe miejsce na kartach polskiego budownictwa okrętowego i żeglugi.

Pierwszym i zarazem największym odbiorcą rudowęglowców projektu B-32 był Związek Radziecki, a dokładniej Wewnętrzne Zjednoczenie Gospodarcze „Sudoimport” (Внешнеэкономическое объединение „Судоимпорт”) – czyli centrala (podlegająca Ministerstwu Marynarki Handlowej) zajmująca się zakupem zagranicą jednostek pływających dla radzieckiej floty handlowej, które dopiero później przekazywano poszczególnym armatorom państwowym (innych oczywiście w ZSRR nie było). Najwięcej radzieckich „Czułymów” – aż 14 statków – trafiło do floty Azowskiej Żeglugi Morskiej (Азовское морское пароходство, w skrócie AMP), z siedzibą w czarnomorskim (ukraińskim) porcie

Żdanow<sup>1</sup>. Głównym obszarem działalności tego armatora był wówczas przewóz ładunków masowych (węgiel, rudy metali, boksyty, ziarno) w basenie Morza Czarnego i Azowskiego.

Zamówione przez ZSRR jednostki projektu B-32 budowane były zgodnie z wymogami technicznymi i pod nadzorem Rejestru Morskiego ZSRR (MP CCCP), z dostosowaniem do żeglugi w lodzie łamanym, i otrzymały klasę Л\*Р4/1С (z nieograniczonym zasięgiem żeglugi).

W ramach pierwotnego wariantu „Czułymów” (B-32-I) dla ZSRR zbudowano sześć statków (wszystkie trafiły do AMP). Pierwsze cztery jednostki otrzymały nazwy rzek, a kolejne dwie – miast.

**B-32/1. CZUŁYM** [Чулым] – 11 lutego 1977 przybył na złomowanie do Aviles w Hiszpanii (LR 507226<sup>2</sup>, M-21268<sup>3</sup>)

**B-32/2. ТОМ** [Томь] – złomowany w 1981 lub 1982, we Włoszech lub ZSRR (LR 536405, M-21269).

**B-32/3. ИНГУЛ** [Ингул] – złomowany w 1977 w Hiszpanii (LR 516150, M-21316).

**B-32/4. ТЕРЕК** [Терек] – później przemianowany (nieługo po zbudowaniu, lub dopiero w 1965) na **ШАХТЁРСК** [Шахтёрск], złomowany w 1981 w ZSRR (LR 532164, M-21317).

**B-32/5. ЛИПЕЦК** [Липецк] – w maju 1977 przybył na złomowanie do Kartagenu (LR-520929, M-21331).

1. Taką nazwę nosił w latach 1949-1989 Mariupol. AMP powstało jeszcze w okresie Rosji carskiej (w 1871 r.), i istnieje nadal – obecnie jako jeden z armatorów niepodległej Ukrainy. Poza Zdanowem, działało w oparciu o porty Berdiańsk, Kercz i Taganrog.

2. Numer w rejestrze Lloyd's Register of Shipping (LRS).

3. Numer Rejestru Morskiego ZSRR.





Radziecki *Ingul* w odmiennym szarym malowaniu.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

**B-32/6. CZERKASSY** [Черкаскы] – w maju 1982 przybył na złomowanie do La Spezii (LR 506961, M-21343).

Siódmy okręt w serii (i ostatni w pierwotnym wariantcie) został zamówiony przez Polską Żeglugę Morską – była to pierwsza jednostka zbudowana w szczecińskiej stoczni dla polskiego armatora:

**B-32/7. MALBORK** (LR 521828, znak wywoławczy SPHN) – w 1976 r. sprzedany armatorowi greckiemu, przemianowany: *SUMMER BREEZE* („letni wietrzyk”). 21 grudnia 1977 r. wszedł na mieliznę koło Povoação (wyspa São Miguel, Azory).

W kolejnej serii (B-32-II) zbudowano 10

statków – całość dla ZSRR, z tego wszystkie poza jednym oficjalnie trafiły do AMP. W rzeczywistości jednak pracę w barwach tego armatora podjęła tylko szóstka z nich, gdyż trzy statki najpewniej bezpośrednio przekazano do marynarki wojennej ZSRR (a po kilkunastu latach trafił tam kolejny „Czułym”). Rozbudowująca się flota radziecka pilnie potrzebowała różnorodnych jednostek pomocniczych do obsługi jej trzonu bojowego. Jednak w przeciwieństwie do wcześniej omawianych „Sołdeków”<sup>4</sup>, statki projektu B-32 nie zostały początkowo poddane specjalnej przebudowie, lecz pełniły rolę zwykłych transportowców

(Военный транспорт, ВТП). Prostota konstrukcji, solidność wykonania oraz łatwość obsługi sprawiły, że „zmilitaryzowane Czułymy” stały się na długie lata typowymi „końmi roboczymi”, zajmującymi się zaopatrywaniem we wszystko od opału i materiałów budowlanych po żywność i sprzęt wojskowy, rozrzucone garnizony MW ZSRR. Charakterystyka techniczna transportowców wojskowych nie odbiegała od oryginalnej (cywilnej) – poza tym, pełną wyporność określano w granicach 4900-5050 t, zasięg

4. Zobacz: M. Sobański, *Soldek – bracia i kuzyni*, „OW 92” (6/2008), s. 77-87.

Kolejny radziecki statek, tym razem *Czigirin*, na Malcie.

Fot. zbiory Leo van Ginderen





Czugujew (eks-Czarysz) na początku lat 70-tych na tle liguryjskiego wybrzeża.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

ok. 8500 Mm (przy prędkości 11 węzłów), zaś załoga liczyła 40-41 osób. Jednostki wyposażono w radar typu Don-2. Z tego co wiadomo, żaden ze statków nie został uzbrojony. Niestety, nie udało się ustalić dokładnie końcowych losów służącej bod radziecką banderą wojenną czwórki<sup>5</sup>.

Statki zbudowane w ramach serii B-32-II otrzymały nazwy miast ZSRR (podobnie jak B-32/5 i 6) – aczkolwiek kilka z nich zwodowano jeszcze pod „rzecznymi” nazwami.

**B-32/8. PROLETARSK** [Пролетарск] – 9 marca 1989 przybył na złomowanie do Porto Nogaro we Włoszech (LR 528575, M-21356).

**B-32/9. SIEWIERODONIECK** [Северодонецк] – przekazany MW ZSRR (Flota Północna), skreślony w 1992 r.

**B-32/10. LENIŃSK KUŹNIECKI** [Ленинск-Кузнецкий] – przekazany MW ZSRR, początkowo we Flocie Północnej, latem 1956 przeszedł na Pacyfik; skreślony w 1982 r.

**B-32/11. CZIGIRIN** [Чигирин] – w 1982 złomowany w katalońskiej miejscowości Vilanova i la Geltrú (LR 507016, M-21399).

**B-32/12. INSAR** [Инсар] – przekazany MW ZSRR, początkowo we Flocie Północnej, w 1957 przeszedł na Pacyfik; w latach 60. przeklasyfikowany na okręt doświadczalny OS-6, wycofany prawdopodobnie na przełomie lat 70. i 80. (być może wcześniej przywrócony do roli transportowca).

**B-32/13. CZKAŁOWSK** [Чкаловск] – 11 września 1980 przybył do stoczni złomowej Desguaces La Arena w San Esteban de Pravia, w Hiszpanii (LR 507091, M-21393).

**B-32/14.** zwodowany jako **KOWDA** [Ковда], ukończony pod nazwą **CZISTIAKOWO** [Чистяково] – w 1965 lub 1966 przemianowany: **KONSTANTINOWKA** [Константиновка], złomowany (w ZSRR?) na przełomie lat 70. i 80. (LR 560777).

**B-32/15.** zwodowany jako **GILIUIJ** [Гилуй], ukończony pod nazwą **CZERNOGORSK** [Черногорск] – 9 lutego 1985 przybył do stoczni złomowej Desguaces La Arena (LR 640137, M-21414).

**B-32/16.** zwodowany jako **CZARYSZ** [Чарыш], ukończony pod nazwą **CZUGUJEW** [Чугуев] – w 1979 przekazany MW ZSRR jako okręt transportowy **KAMCZATKA** [Камчатка], skreślony w 1985 r. (LR 507223, M-21409).

**B-32/17.** prawdopodobnie budowany jako **CZERDIN** [Чердин], zwodowany i ukończony pod nazwą **CZUSOWOJ** [Чусовой] – jako jedyny z serii trafił nie do AMP, tylko innego armatora: Żegluga Czarnomorskiej (Черноморское морское пароходство), z siedzibą w Odessie. W styczniu 1980 przybył do stoczni złomowej Terrestre Mar. w La Spezzii (LR 507256, M-21419).

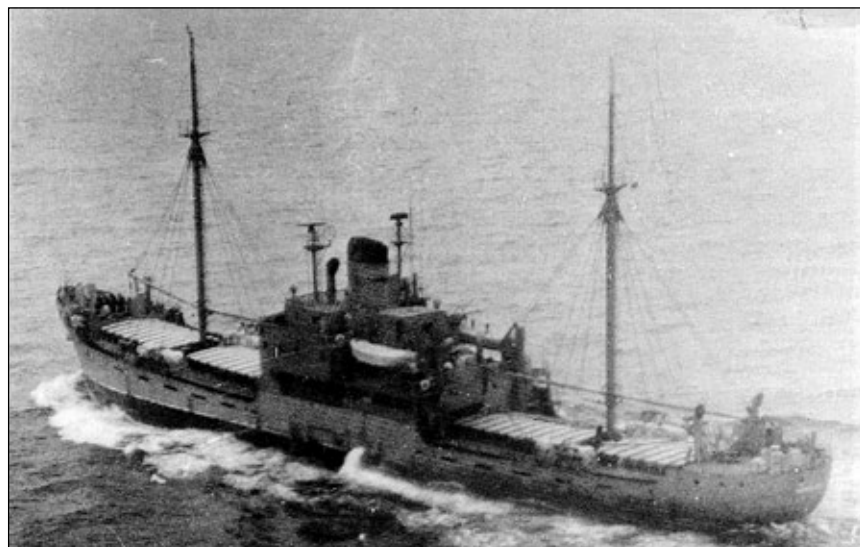
Sześć statków zbudowanych w latach 1955-

1957 w ramach kolejnej serii (B-32-III) należało do chyba najbardziej tajemniczych z wszystkich „Czułymów”. Zostały one zamówione w ramach tzw. puli eksportowej przez polską Centralę Handlu Zagranicznego „Centromor”. Rzeczywistym odbiorcą było jednak utworzone w 1951 r. Chińsko-Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych „Chipolbrok”. Należy przypomnieć, że w tym okresie (połowa lat 50.) Chińska Republika Ludowa była w dużej mierze izolowana na arenie międzynarodowej, a władze Republiki Chin (Tajwanu), wsparte argumentem embarga handlowego narzuconego na komunistyczne Chiny przez USA, dość skutecznie blokowały porty wybrzeża kontynentalnego. Przekonała się

5. Powyżej podałem dane na podstawie informacji rosyjskich. Według rocznika *Jane's Fighting Ships 1992/93* w służbie wówczas pozostawał **SIEWIERODONIECK**, zaś pozostałą trójkę wycofano w latach 1988-1989.

Ten sam Czugujew po przejęciu przez MW ZSRR i nową nazwą *Kamczatka*.

Fot. U.S. Navy





Mamry w barwach „Chipolbroku” w 1956 roku.

Fot. zbiory Hull George

o tym również Polska, tracąc w październiku 1953 zbiornikowiec *PRACA*, a w maju 1954 – drobnicowiec *PREZYDENT GOTTWALD*. Oba statki zostały zatrzymane przez tajwańskie okręty, a następnie wcielone do tamtejszej marynarki wojennej. Jednak żegluga pod biało-czerwoną banderą była obciążona mniejszym ryzykiem, niż pod czerwoną flagą ChRL – stąd kilkanaście statków, które w drugiej połowie lat 50. trafiły z Polski do Chin, odbyło podróż pod polską banderą i nazwami, a dopiero na miejscu zostało formalnie przekazane faktycznemu armatorowi. Taki los spotkał również poniższe sześć jednostek, wycarterowanych na czas „podróży dostawczej” Polskiej Żegludzie Morskiej. W polskich barwach otrzymały one nazwy jezior.

O dalszych losach statków serii B-32-III niestety mało wiadomo. Początkowo (wszystkie przekazano w 1957 r.) pływały w barwach chińskiej gałęzi „Chipolbroku”, a po utworzeniu w sierpniu 1961 r. państwowego armatora China Ocean Shipping Co. (chiń. Zhongyuan Jituan) zostały przekazane do jego dyspozycji. Najdalej w latach 70. trafiły do lokalnych (państwowych) spółek żeglugowych – pierwsza czwórka bazowała w Szanghaju, a ostatnie dwa – w Kantonie (Guangzhou). Końcowe losy chińskich „Czułymów” niestety nie są znane – wszystkie skreślono z rejestru Lloyda w latach 1992-1993, z adnotacją *Continued existence in doubt* („dalsze istnienie wątpliwe”). Najpewniej zostały złomowane lokalnie w latach 80.-90. – ale być może któryś nadal istnieje, np. jako hulk mieszkalny lub magazynowy w jednym z wielu portów wybrzeża ChRL?

**B-32/18. WICKO** (z.w. SPKC) – chiński *HE PING 35*<sup>6</sup>, 1967 przemianowany: *ZHAN DOU 35*, 1985 ponownie *HE PING 35* (LR 538910).

**B-32/19. ŚNIARDWY** (z.w. SPKF) – *HE PING 40*, 1967 – *ZHAN DOU 40* (LR 533268).

**B-32/20. MAMRY** (z.w. SPKH) – *HE PING 41*, 1967 – *ZHAN DOU 41*, istniał jeszcze w 1979 r. (LR 521877).

**B-32/21. GARDNO** (z.w. SPKI) – *HE PING 42*, 1967 – *ZHAN DOU 42*, 1986 ponownie *HE PING 42* (LR 512620).

**B-32/22. JAMNO** (z.w. SPKJ) – *NAN HAI 158*, 1960 – *HONG QI 158*; być może na przełomie lat 80. i 90. sprzedany zagranicę – pod nazwą *DIMITRA K.7* (LR 516935).

**B-32/23. ŁĘBSKO** (z.w. SPKU) – *NAN HAI 159*, 1960 – *HONG QI 159* (LR 520518).

W ramach kolejnej serii (B-32-V), będącej w rzeczywistości kontynuacją B-32-III, zbudowano sześć kolejnych statków na zamówienie „Sudoimportu” – z których jeden trafił ostatecznie pod lekko egzotyczną banderę Zjednoczonej Republiki Arabskiej:

**B-32/24. CZAPAJEWSK** [Чапаевск] – armator AMP, złomowany w latach 80. (1982 lub 1985) w ZSRR (LR 506813, M-26053).

**B-32/25. CZERWONOGRAĐ** [Червоноград] – AMP, złomowany w 1985 w ZSRR (LR 506971, M-26055).

**B-32/26.** losy tego statku są szczególnie ciekawe: zamówiony i zwodowany jako *CZEREPOWIEC* [Череповец], z przeznaczeniem dla AMP, został jeszcze w trakcie budowy sprzedany (?) czechosłowackiemu państwowemu armatorowi Československá námořní plavba, pod nazwą *DUKLA*, a następnie egipskiej spółce The United Arab Maritime Company<sup>8</sup>, dla której został wykończony pod nazwą *MEENA* (port macierzysty: Aleksandria). Złomowany przez Egyptian Copper Works w Aleksandrii, w 1974 r. (LR 523069, rejestr egipski №49).

**B-32/27. АЛТАЙ** [Алтай] – początkowo trafił do Kamczackiej Żegludki Morskiej (Камчатское морское пароходство) z siedzibą w Pietropawłowsku Kamczackim, a w latach 60. przeszedł do ryskiej Łotewskiej Żegludki Morskiej (Латвийское морское пароходство/Latvijas kuģniecība). Wycofany z służby w 1975 r., przekazany (jako hulka-magazyn?) kołchozowi „9 Maja” w Rydze. Dalsze losy nieznane (LR 501289, M-26064).

**B-32/28. URAL** [Урал] – armator Estońska Żegluga Morska (Эстонское морское пароходство/Eesti Merelaevandus, skrót EMP) z siedzibą w Tallinnie, pod koniec lat

6. W niektórych opracowaniach można spotkać inne zapisy chińskich nazw – jest to związane albo z przyjęciem innego systemu transkrypcji, albo słownym podawaniem chińskich liczb (np. *HE PING 35* = *HE PING SAN SHI WU*). Powyżej przyjąłem powszechny obecnie w odniesieniu do ChRL system pinyin. Znaczenie nazw: *HE PING* – Pokój, *ZHAN DOU* – Walka, *NAN HAI* – Morze Południowochińskie, *HONG QI* – Czerwony Sztandar.

7. Informacja niepotwierdzona.

8. W tym czasie Egipt tworzył wraz z Syrią tzw. Zjednoczoną Republikę Arabską. Po rozpadzie tejże w 1961 r., UAM Co. zmieniło nazwę na Egyptian Navigation Company.

Mamry już pod chińską banderą jako *Zhandou 41*, lipiec 1979 roku.

Fot. Markus Berger





Piękne ujęcie radzieckiego Czapaiewska w jednym z brytyjskich portów.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

60. przebudowany na pływającą bazę rybołówstwa, w 1971 przebazowany na Kamczatkę, a potem Sachalin – bez zmiany nazwy, ostatnie oznaczenie rybackie SCH-0080 [CX-0080]; 12 sierpnia 1980 przybył na złomowanie do Izumi-Ōtsu w Japonii (LR 537388, M-26068).

**B-32/29. UKRAINA** [Украина] – armator EMP, w latach 60. przebudowany na pływającą bazę rybołówstwa, w 1971 przebazowany na Sachalin – bez zmiany nazwy (port macierzysty: w pierw. Korsakow, a od 1975 Niewielsk), złomowany w 1979 w ZSRR (LR 537225, M-26011).

Przeprowadzane w toku służby modernizacje radzieckich statków serii I-II oraz V obejmowały przede wszystkim wymianę kotłów okrętowych – z uciążliwych, opalanych węglem na wygodniejsze, opalane paliwami płynnymi. Dopiero od wariantu B-32-VI kotły takie instalowano domyślnie. Wymiana kotłów wiązała się często ze zmianą kształtu komina, który został podwyższony o swoistą „dobudówkę” (widoczną na wielu fotografiach). Unowocześniono również wyposażenie nawigacyjne, początkowo składające się jedynie z żyrokompasu, logu mechanicznego z elektrycznym przekaźnikiem, logu dennego i echosondy – dodając również dobrze widoczne na fotografiach radary nawigacyjne.

Pozytywne rezultaty eksploatacji przez PŻM s/s *MALBORK* doprowadziły do zamówienia przez szczecińskiego armatora na przełomie lat 1956-1957 kolejnych sześciu „Czułymów”, w poważniej zmodernizowa-

nym wariantie B-32-VI. W ramach tej samej serii dwie jednostki zamówił Egipt (posiadający już ww. B-32/26), jednak ostatecznie trafiły one także do PŻM, a dla Egiptu zbudowano inne statki (o czym niżej). Statki wariantu B-32-VI weszły do służby w PŻM w dość krótkim okresie czasu, pomiędzy październikiem 1957 a marcem 1958 r. Wszystkie otrzymały nazwy miast.

**B-32/30. KATOWICE** (LR 518385, z.w. SPLX) – 1979 sprzedany: *MAMALOU* (Ino Compañía Naviera S.A., bandera Panamy), 29 marca 1979 przybył na złomowanie do Cartageny (Kolumbia).

**B-32/31. GNIEZNO** (LR 513267, z.w. SPLY) – 1978 sprzedany: *AZTEC* (H. Hall, bandera Kajmanów), 1978 *TULUM* (Tampa S.S. Lines Ltd., Kajmany), 1988 ponownie sprzedany, dalsze losy nieznane – skreślony z rejestru Lloyd’a w 1992 r.

**B-32/32. SŁAWNO** (LR 533184, z.w. SPMA) – od 1978: hulk magazynowy „Rolimpexu” w Szczecinie lub Świnoujściu; 30 kwietnia 1979 przybył do stoczni złomowej Desguaces Lezana w San Esteban de Pravia (Hiszpania).

**B-32/33. BIELSKO** (LR 504433, z.w. SPMB) – 1978 sprzedany pod banderę Panamy (bez zmiany nazwy, tylko na „ostatni rejs”), 20 listopada 1978 przybył do stoczni złomowej Thomas W. Ward w Briton Ferry (Walia).

**B-32/34.** zamówiony i zwodowany dla Egyptian Navigation Co. jako *SEWA*, przed ukończeniem sprzedany PŻM – *KALISZ* (LR 518021, z.w. SPMN); 1976 sprzedany: *ELLI* (Ph. Manoudakis Shipping & Surveying

Co. Ltd., Grecja), 1976 ponownie sprzedany (Ianthia Navigation Co., Grecja – bez zmiany nazwy), 1978 *EL HAG ABDALLAH* (Hussein Kamal Hussein Said Fanaki, Egipt) – 23 czerwca 1978 wszedł na mieliznę Rashid, nie ściągnięty, 31 maja 1979 sprzedany na złom.

**B-32/35.** zamówiony i zwodowany dla Egyptian Navigation Co. jako *SENA*, przed ukończeniem sprzedany PŻM – *TCZEW* (LR 535419, z.w. SPMO); 1976 sprzedany: *EFI* (Nissos Megisti Cia. Naviera S.A., Grecja), w 1983 porzucony w sycylijskim porcie Augusta, w lutym 1984 zatonął tamże – dalsze losy nieznane, zapewne złomowany lokalnie.

**B-32/36. CIESZYN** (LR 507274, z.w. SPMN) – od 1978 hulk magazynowy „Rolimpexu” w Szczecinie lub Świnoujściu, 17 marca 1979 przybył do stoczni złomowej Desguaces Lezana.

**B-32/37. OPOLE** (LR 526393, z.w. SPMK) – 1978 sprzedany: *KALLIOPI* (Universal Fortune Maritime Inc., Grecja), 1979 *HOMER* (Homer Shipping Co. Ltd., Grecja), 1981 *JUDITH P.* (Penny Enterprises Ltd, Panama); we wrześniu 1990 przybył do stoczni złomowej S.I.P.S.A. SA w Cartagenie (Kolumbia).

„Czułymy” pod biało-czerwoną banderą pływały głównie w europejskim trampingu bliskiego i średniego zasięgu, przewożąc przede wszystkim węgiel i rudy metali w relacjach między polskimi portami a Danią (tzw. „most węglowy”), RFN, Holandią i Belgią. Ale PŻM w pierwszych latach swej działalności oprócz trampingu prowadził również żeglugę liniową – choć





Polski *Sławno* w trakcie manewrów portowych.

Fot. Janusz Uklejewski

niekoniecznie dysponował odpowiednią do tego celu flotą. Stąd niektóre rudowęglowce projektu B-32 znalazły przejściowo (w latach 1958-1962) zatrudnienie w obsłudze połączeń na liniach regularnych, często je inaugurując. I tak, linię Gdańsk/Gdynia – Durrës otworzyło w 1958 r. *BIELSKO* – a czasowo (między lipcem 1958 a styczniem 1959) obsługiwało ją *SŁAWNO*, zaś w październiku 1959 pojedynczy rejs *Bielsko* w ładnym ujęciu na morzu, 1968 rok.

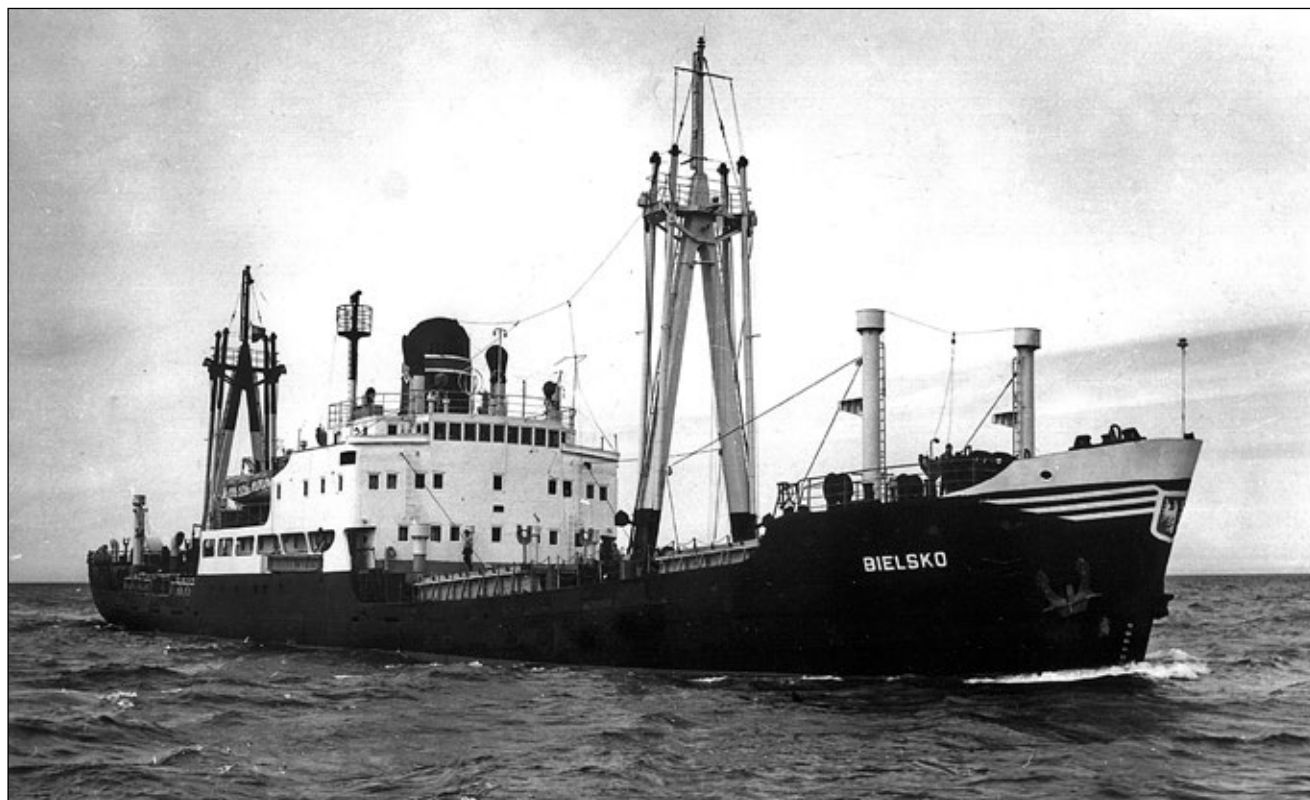
do Albanii odbyło *GNIEZNO*. Do tego trzeba dodać dwie jednostki zbudowane dla Albanii (zob. niżej), które podróż dostawczą odbyły w czarterze PŻM.

Trzy statki – *KALISZ*, *CIESZYN* i *OPOLE* – wyposażono w prowizoryczne międzypokłady, co umożliwiło ich wykorzystanie do przewozu drobnicy. Całą trójkę zaangażowano w 1958 r. do obsługi detaszowanej linii Braiła (Rumunia) – porty Lewantu. Jednak w po-

łowie 1961 na tej trasie pozostał jedynie jedynie *KALISZ*. Inny z „Czułymów” – *TCZEW* – 16 grudnia 1958 zainaugurował połączenie na nowej regularnej linii zachodnioafrykańskiej, w której obsłudze później uczestniczyło także *OPOLE*.

W latach 1976-1979 (po ok. 20 latach służby pod polską banderą) dziewiątka polskich „Czułymów” została sprzedana innym armatorom lub złomowana.

Fot. Janusz Uklejewski





Tym razem Tczew w porcie, 1969 rok.

Fot. Janusz Uklejewski

Podobnie jak większość polskich statków w dobie „gorącej fazy” zimnej wojny, również jednostki projektu B-32 zostały objęte planem mobilizacyjnym, który przewidywał ich uzbrojenie i skierowanie do wykonywania zadań w charakterze transportowców lub pływających baz. Plany takie opracowano w polskiej marynarce wojennej jeszcze w 1950 r. – w formie tzw. *Koncepcji użycia marynarki handlowej i innych jednostek*

Na koniec prezentacji jednostek polskich *Opole* pod balastem.

*organizacyjnych Ministerstwa Żeglugi dla zadań obronnych w wypadku wojny* – a później poddano systematycznym zmianom i modyfikacjom. Owa koncepcja przewidywała wykorzystanie statków pełnomorskich do transportu desantów ze sprzętem, w charakterze jednostek szpitalnych lub warsztatów pływających. Jednostki zbliżone tonażowo do typu „Sołdek” (czyli również „Czułomy”) miały otrzymać uzbrojenie składające się z dział

ła plot. kalibru 37 mm na dziobie, działa kalibru 85 mm na rufie oraz dwóch podwójnie sprzężonych działek plot. kalibru 25 mm na śródokręciu.

W roku 1957 „Centromor” uzyskał kolejne zlecenie na budowę dwóch rudowęglowców projektu B-32 dla Zjednoczonej Republiki Arabskiej – czyli wspomnianego już aleksandryjskiego armatora The United Arab Maritime Co. Realizacja tego zamówienia

Fot. Janusz Uklejewski



## Szczeciński debiut – rudowęglowce projektu B-32 (Czułym)

Nr budowy	Nazwa podczas wodowania	DWT	BRT	NRT	Położenie stępki	Wodowanie	Oddanie do służby	Pochylnia
B32-I/1	<i>Czułym</i>	3136	2735	1327	18.08.1951	16.12.1952	31.12.1953	04
B32-I/2	<i>Tom</i>	3136	2735	1327	10.09.1951	30.03.1953	29.04.1954	03
B32-I/3	<i>Ingut</i>	3136	2686	1344	08.09.1952	22.07.1953	27.06.1954	02
B32-I/4	<i>Terek</i>	3136	2735	1327	24.12.1952	17.01.1954	30.09.1954	04
B32-I/5	<i>Lipieck</i>	3136	2686	1344	20.06.1953	11.04.1954	30.11.1954	03
B32-I/6	<i>Czerkassy</i>	3136	2686	1344	27.08.1953	27.06.1954	10.03.1955	01
B32-I/7	<i>Malbork</i>	3136	2588	1335	25.01.1954	29.09.1954	30.04.1955	02
B32-II/8	<i>Proletarsk</i>	3177	2637	1411	30.01.1954	29.11.1954	30.06.1955	04
B32-II/9	<i>Siewierodoneck</i>	3177	2637	1411	10.07.1954	05.02.1955	31.07.1955	03
B32-II/10	<i>Lenińsk Kuźniecki</i>	3177	2630	1300	10.08.1954	31.07.1955	30.09.1955	01
B32-II/11	<i>Czigirin</i>	3177	2686	1390	01.12.1954	27.09.1955	29.02.1956	02
B32-II/12	<i>Insar</i>	3177	2630	1300	28.01.1955	31.05.1955	23.11.1955	04
B32-II/13	<i>Czkałowsk</i>	3177	2686	1344	31.03.1955	29.07.1955	31.12.1955	03
B32-II/14	<i>Kowda</i>	3177	2686	1390	14.05.1955	31.10.1955	30.03.1956	01
B32-II/15	<i>Giliuj</i>	3177	2630	1300	04.07.1955	18.12.1955	30.04.1956	04
B32-II/16	<i>Czarysz</i>	3177	2686	1390	01.09.1955	31.01.1956	30.05.1956	03
B32-II/17	<i>Czusowej</i>	3177	2630	1300	28.10.1955	29.03.1956	30.06.1956	02
B32-III/18	<i>Wicko</i>	3200	2630	1300	15.11.1955	30.04.1956	30.08.1956	01
B32-III/19	<i>Śniardwy</i>	3200	2630	1300	17.01.1956	30.05.1956	29.09.1956	04
B32-III/20	<i>Mamry</i>	3200	2630	1300	06.03.1956	30.06.1956	30.10.1956	03
B32-III/21	<i>Gardno</i>	3200	2600	1300	06.04.1956	07.08.1956	30.11.1956	02
B32-III/22	<i>Jamno</i>	3200	2630	1300	21.05.1956	08.09.1956	31.12.1956	01
B32-III/23	<i>Łebsko</i>	3200	2630	1300	06.07.1956	20.10.1956	23.02.1957	03
B32-V/24	<i>Czapajewsk</i>	3169	2630	1300	20.08.1956	24.11.1956	30.03.1957	02
B32-V/25	<i>Czerwonograd</i>	3177	2630	1300	25.09.1956	21.12.1956	30.04.1957	01
B32-V/26	<i>Czerepowiec</i>	3169	2630	1300	03.10.1956	31.01.1957	30.05.1957	03
B32-V/27	<i>Altaj</i>	3169	2630	1300	01.12.1956	28.02.1957	29.06.1957	02
B32-V/28	<i>Ural</i>	3169	2686	1390	01.01.1957	30.03.1957	24.08.1957	01
B32-V/29	<i>Ukraina</i>	3169	2686	1340	05.02.1957	27.04.1957	23.09.1957	03
B32-VI/30	<i>Katowice</i>	3206	2555	1406	05.03.1957	25.05.1957	30.10.1957	02
B32-VI/31	<i>Gniezno</i>	3200	2556	1408	06.04.1957	22.06.1957	22.11.1957	01
B32-VI/32	<i>Sławno</i>	3200	2557	1408	07.05.1957	24.07.1957	21.12.1957	03
B32-VI/33	<i>Bielsko</i>	3206	2555	1409	31.05.1957	29.08.1957	31.12.1957	02
B32-VI/34	<i>Sewa</i>	3200	2556	1384	28.06.1957	26.09.1957	25.02.1958	01
B32-VI/35	<i>Sena</i>	3200	2556	1377	29.07.1957	26.10.1957	22.03.1958	03
B32-VI/36	<i>Cieszyn</i>	3200	2558	1379	04.09.1957	30.11.1957	06.04.1958	02
B32-VI/37	<i>Opole</i>	3200	2557	1383	01.10.1957	20.01.1958	31.05.1958	01
B32-VII/38	<i>Tanta</i>	3120	2555	1376	05.12.1957	12.04.1958	30.08.1958	02
B32-VII/39	<i>Benha</i>	3120	2558	1378	22.01.1958	31.05.1958	11.10.1958	01
B32-VIII/40	<i>Partizani</i>	3150	2556	1380	24.04.1958	12.08.1958	12.12.1958	02
B32-VIII/41	<i>Lirija</i>	3200	2561	1382	06.06.1958	22.10.1958	28.02.1959	01





Egipski Salem M. (eks-Tanta) w Barze, lata 80-te.

Fot. Shiptnostalgia.com

(seria B-32-VII) wymagała jednak adaptacji i pewnej zmiany dokumentacji produkowanych dotychczas statków. Zmian tych dokonano własnymi siłami stoczni, realizując jednocześnie pierwsze samodzielne zadanie konstrukcyjne. Polegały one m.in. na rozbudowie i podwyższeniu standardu pomieszczeń mieszkalnych, instalacji nowoczesnych urządzeń radarowych, wprowadzeniu dodatkowych pokładowych urządzeń przeładunkowych oraz instalacji częściowych międzypokładów, umożliwiających dodatkowy przewóz drobnicy. Z budową jednostek dla ZRA wiązała się także kwestia zmiany wymogów technicznych, tak aby statki mogły otrzymać klasę brytyjskiego Lloyd's Register of Shipping. Stało się to możliwe dzięki otwarciu w Szczecinie biura LRS, którego pierwszym rezydentem został R. J. Caistor Dobson. Oba statki uzyskały od niego klasę kadłubów +100A1.

Dwa egipskie statki są o tyle ciekawe, że jako chyba jedyne z „Czułymów” zostały przebudowane na... motorowce. Na obu jednostkach w marcu-kwietniu 1965 r. (w Hamburgu) przeprowadzono operację wymiany napędu – na niemiecki Augsburg-Nürnberg 4SA 7 Cy., o łącznej mocy 1870 KM. Nowa maszyna uzyskała klasę LR +LMC, pod numerem MN.374. Przebudowa zmieniła nieznacznie wymiary statków – szerokość wzrosła do 13,6

m, a średnie zanurzenie zmniejszono do 5,48 m.

**B-32/38. TANTA** (LR 535246, rejestr egipski №34) – 1981 sprzedany: *SALEM M.* (Samatour Shipping Co., Aleksandria), 1988 *SALEM* (na rejs do stoczni złomowej, bandera St. Vincent i Grenadyny) – od 27 grudnia 1988 złomowany w Alang (Indie).

**B-32/39. BENHA** (LR 504102, №36) – 1981 sprzedany: *SALEM B.* (Salem Abdel Razaak Salem, Aleksandria), 1988 *TAMI* (tylko na rejs do stoczni złomowej, bandera Hondurasu) – od 17 września 1988 złomowany w Gdani Beach (Pakistan).

Jednostki typu B-32 zbudowane dla Albanii były tak sławne w tamtym okresie, że zostały uwiecznione na banknocie o nominale 5 leka.

Fot. zbiory Oskar Myszor



Ostatnimi zbudowanymi „Czułymami” były zamówione przez albańską centralę „Albimport” dwa statki wariantu B-32-VIII, ukończone zimą 1958/59. Różniły się one od poprzednich serii nieznacznie wymiarami (szerokość 13,52 m, średnie zanurzenie 5,48 m). W pierwszej podróży („dostawczej”) obie jednostki znalazły się w czarterze PŻM, a na miejscu – w Durrës – zostały przekazane państwowemu armatorowi Albanian State Shipping Enterprise. W jego barwach pozostały, bez zmian, przez długie 37 lat. Co ciekawe, miały również wspólny koniec (tego samego dnia przybyły do stoczni złomowej), tym bardziej symboliczny, że były to najpewniej ostatnie istniejące „Czułymy”<sup>9</sup>. Były to także ostatnie zbudowane w Szczecinie klasyczne parowce.

**B-32/40. PARTIZANI** (LR 527101, z.w. ZADC) oraz **B-32/41. LIRIJA**<sup>10</sup> (LR 520937, z.w. ZABL) – oba 5 stycznia 1996 przybyły do stoczni złomowej Ege Çelik w Aliğa (Turcja). ●

### Bibliografia

1. Darski S., *W służbie żeglugi*, Gdańsk 1978.
2. Doerffer J., *Życie i pasje – wspomnienia*, t. 1: *Lata młodości (1918-1952)*, Gdańsk 2002.
3. Fenrych W., Mielcarek A., *Żegluga Polska S.A. – Polska Żegluga Morska 1927-1951-1975*, Szczecin 1977.
4. Gill E., *Pierwsze polskie statki parowe i twórcy ich napędu głównego*, „Nautologia” nr 133 (1/2000).
5. Gnapiński R., Maciejewicz O., *Stocznia Szczecińska im. Warszawskiego w latach 1948-1988: Ludzie, wydarzenia, liczby*, Szczecin 1989.
6. Górski T., *Polska flota wojenna 1939-1959 na tle flot europejskich*, Gdańsk 2001.
7. Greenway A., *Soviet Merchant Marine*, Havant 1980.

<sup>9</sup> Przyjmując, że w tym momencie nie istniały już statki przekazane ChRL.

<sup>10</sup> Znaczenie nazw – odpowiednio „partyzant” oraz „Iliria” (starożytna kraina nad Adriatykiem).





Albańskie Lirija i Partizani sfotografowane w stoczni złomowej w Aliąga, 8 stycznia 1996 roku.

Fot. Selim San

8. Haworth R., *Miramar Ship Index*, <[www.miramarshipindex.org.nz](http://www.miramarshipindex.org.nz)>.

9. *Jane's Fighting Ships 1979/80, 1983/84, 1986/87, 1992/93*.

10. Kolicki S., Miciński J., *Pod polską banderą*, Gdynia 1962.

11. Labayle Couhat J., Baker A., *Combat Fleets of the World 1986/87*, Annapolis 1986.

12. *Lloyd's Register of Ships 1968/69*, London 1968.

13. Neumann M., Strobel D., *Vom Kutter zum Containerschiff: Schiffe von DDR-Werften in Text*

*und Bild*, Berlin 1981.

14. Paczeński J., Peszkowski S., *Węglowiec 3.200 Tdw Typu S/ S Malbork*, „Budownictwo Okrętowe”, nr 1/1956.

15. Pawłow A.C., *Wojenno-morskoj flot Rossii i SNG 1992 g.* – *sprawocznik*, Jakutsk 1992.

16. Piwowoński J., *Flota spod biało-czerwonej*, Warszawa 1989.

17. *Polski przemysł okrętowy 1945-2000*, Gdańsk 2000.

18. *Soviet Navy Surface Ship Identification Guide*, DIA Sep 1982.

19. Starke T., *Register of Merchant Ships built in 1956-1958*, Gravesend 2000.

20. *Stocznia Szczecińska – 50 lat*, Szczecin 1998.

21. *Stocznia Szczecińska 1948-1958*, Szczecin 1958.

22. Techman B., *Armia Radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945-1956*, Poznań 2003.

23. „Marine News”, 1980-1996.

24. [forum.balancer.ru](http://forum.balancer.ru).

25. informacje od A. Odajnika.

## SUPLEMENT

W nawiązaniu do artykułu o typie *Soldek*, prezentujemy unikatową fotografię rudowęglowca *1 Maj*, przed jego sprzedażą Związkowi Radzieckiemu.

Fot. Janusz uklejewski







Panorama Dużego Basenu Czarnomorskiego Sudostroitel'noho Zawoda. Na wprost przy Zachodnim Nabrzeżu zamówienie nr 106 *Riga* w toku prac wykończeniowych. Po prawej przy Północnym Nabrzeżu zamówienie nr 105 *Tbilisi*, wiosna 1989 roku. W tym czasie na pochylni „Zero” prowadzony jest montaż kadłuba zamówienia nr 107 atomowego lotniskowca *Ulianowski*. Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

## Lotniskowiec „Wariag” część II

### Rozwój radzieckich okrętów lotniczych w latach 1925-1955

W trakcie I wojny światowej ukształtowała się nowa grupa jednostek – okręty lotnicze. W składzie rosyjskiej floty imperialnej znajdowało się kilka transportowców-wodnosamolotów (krążowników lotniczych). W czasie wojny domowej obie strony konfliktu posiadały w szeregach swych flotylli rzecznych pływające bazy wodnosamolotów. Tymczasem główne mocarstwa morskie zaczęły wprowadzać do służby lotniskowce, przystosowane do przyjmowania samolotów z podwoziem kołowym.

Waszyngtońska konferencja morska, której zadaniem było ograniczenie zbrojeń na morzu, wprowadziła ograniczenie szeregu parametrów nowej klasy okrętów. Zgodnie z art. 7-12 maksymalna wyporność lotniskowca nie mogła przekraczać 27 000 t, artyleria główna kal. 203 mm, a artyleria plot. kal. 127 mm. Istotny był również zakaz budowy dla państw trzecich okrętów przekraczających limity. Porozumienie w tej kwestii 6 lutego 1922 podpisały USA, Wielka Brytania, Włochy, Francja i Japonia. Okres jego obowiązywania – do 31 grudnia 1936 r.

Odbudowująca się po wydarzeniach rewolucji i wojny domowej Robotniczo-Chłopska Czerwona Flota (RKKF) nie pominęła w swych planach także tej grupy okrętów. W marcu 1925 rozpoczęto przygotowania wariantów przebudowy nieukończonego krążownika liniowego *Izmail* na lotniskowiec. Przyjęto poniższe założenia taktyczno-techniczne: wyporność

22 000 t, prędkość 27 węzłów, grupa lotnicza – 27 myśliwców, 12 samolotów torpedowych, 6 rozpoznawczych i 5 korygowania ogniem artyleryjskim, uzbrojenie – 8 x 183 mm, 8 x 102 mm, 4 x V x 40 mm. Zachowano dotychczasowe opancerzenie kadłuba, a pokład lotniczy miał chronić pancerz o grubości 51-64 mm. W podobny sposób zamierzano przebudować uszkodzony w wyniku pożaru okręt liniowy *Poltawa*, przy czym jednostka ta miała trafić na Morze Czarne.

Planowane radzieckie lotniskowce mieściły się w pełni w ograniczenia nakładanych przez Konferencję Waszyngtońską. Do faktycznego rozpoczęcia prac jednak nie doszło, nie powstał nawet projekt szkicowy. *Izmail* ostatecznie pocięto na złom, a *Poltawa* miała zostać przebudowana na krążownik liniowy.

W roku 1927 pojawiła się propozycja przebudowy jednostki szkolnej *Komsomolec* na lotniskowiec szkolny. Przyszła jednostka miała posiadać wyporność 12 000 t, prędkość 15 węzłów, grupa lotnicza – 26 myśliwców i 16 samolotów szturmowych, uzbrojenie obejmowało 8 x II kal. 102 mm oraz 2xV kal. 40 mm. Pod względem swej charakterystyki projekt ten przypominał wprowadzony niedawno do służby brytyjski lotniskowiec *Hermes*, pewne analogie występowały również w wyglądzie zewnętrznym.

Bez wątpienia zadanie to mogło zostać zrealizowane, powstał nawet doświadczalny pokładowy samolot szturmowy – SZON. Brak środków finansowych na przebudowę i opra-

cowanie projektu technicznego, a co ważniejsze bez woli podjęcia jakiegokolwiek prac, przesądziło o ostatecznym losie zamysłu. Rozbudowa radzieckiej marynarki wojennej zgodnie z koncepcją „Małej Floty” wykluczało jakiegokolwiek prace nad lotniskowcem. Na całe 10 lat zniknął on z wszelkich planów budowy okrętów.

Od połowy lat 30-tych rozpoczęto prace na programem budowy dużej nowoczesnej floty. Prace w tym kierunku prowadził Zarząd Sił Morskich RKKa pod kierownictwem W. M. Orłowa i I. M. Ludri. Równolegle swoje prace prowadził również Sztab Generalny RKKa pod kierownictwem A.I. Jegorowa. W rezultacie powstały dwa plany „Dużej Floty”, a każdy z nich przewidywał lotniskowce. Plan Zarządu zakładał 2 takie jednostki, a Sztabu Generalnego aż 6, w tym 2 na Oceanie Północnym i 4 na Pacyfiku. Rozpatrywane w roku 1936 plany nie otrzymały akceptacji w pełnym wymiarze, lotniskowce z nich skreślono lecz nie na długo. Dwukrotnie zmieniło się kierownictwo marynarki wojennej, w roku 1937 utworzono Ludowy Komisarjat Marynarki Wojennej. Nowe plany opracowywali L.M. Galler i I. S. Isakow. W ostatecznym wariantcie „Dużego Programu Budownictwa Okrętowego” znalazły się 2 lotniskowce, po jednym dla każdego oceanicznego teatru wojennego.

Przyjęło się uważać, że radziecka marynarka wojenna w drugiej połowie lat 30-tych niedoceniała znaczenia lotniskowców w działaniach na morzu. Pogląd taki nie odpowiada rzeczywistości. Obecność takich okrętów w składzie floty uznawano za niezbędną z punktu widzenia tworzenia zbalansowanych zespołów. Ten punkt widzenia nie był szczególnie skrywany, w roku 1939 wyszła książka *Puti razwitia sudostrojenia w III piatiletie* prezentująca wspomniane stanowisko.

Na przeprowadzonej w dniach 7-14 października 1940 r. naradzie przedstawicieli Sztabu Głównego Marynarki Wojennej, lotnictwa morskiego i Akademii Marynarki Wojennej, nie było żadnej dyskusji w kwestii lotniskowców, niezbędność ich posiadania uważano za sprawę zupełnie oczywistą. Konieczność zapewnienia przykrycia lotniczego okrętów na morzu także nie budziła wątpliwości. W wystąpieniu gen. mjr lotnictwa S. E. Stoliarskiego (jedyne uczestnika narady, posiadającego doświadczenie z pływających baz wodnosamolotów) zabrzmiała propozycja „aby zbudować pokład typowego lotniskowca, na nim szkolić lotników, na nim testować samoloty”.

Tym samym wymagano okrętu, który mógł działać razem z eskadrą, zapewniając jej przykrycie lotnicze (myśliwskie). Początkowo za taką jednostkę uznano hybrydę – połączenie okrętu liniowego z lotniskowcem. Projekty takie opracowane w roku 1935 przez CKBS-1 przewidywały wyporność 29 800 t, moc siłowni 210 000 KM, prędkość 35-39 węzłów, uzbrojenie 9 x 305 mm, 16 x 130 mm, 18 x 45 mm oraz grupę lotniczą 60 samolotów. Okręt miał opancerzenie burtowe 200 mm, a pokład lotniczy 125 mm. Parametry te były ewidentnie zawyżone, zwłaszcza gdy idzie o prędkość i opancerzenie. Dość szybko stało się jasne, że radziecki przemysł okrętowy nie jest w stanie zbudować okręt o tak skomplikowanej konstrukcji, poza tym pojawiły się wątpliwości co do samej idei jednostek hybrydowych.

W roku 1937 w USA na podstawie radzieckich założeń technicznych opracowywano projekty okrętów liniowych-lotniskowców. Najciekawszym okazał się okręt liniowy firmy Gibbs&Cox proj. 10581 (warianty A, B i C). projekt opracował sam właściciel firmy W. F. Gibbs, który nigdy wcześniej nie zajmował się takimi pracami. Trudno zatem się dziwić, że otrzymano całkiem ekstrawagancką jednostkę: wyporność 73 003

t, moc siłowni 304 160 KM, prędkość 34 węzły, uzbrojenie: 8 x 457 mm lub 12 x 406 mm, 28 x 127 mm, 32 x 28 mm, 36 samolotów o podwoziu kołowym i 4 wodnosamoloty, 2 katapulty, opancerzenie – burty 330 mm, a pokład lotniczy 197 mm.

Nie było możliwości zabezpieczenia budowy tak gigantycznego okrętu, brak odpowiednich doków, pochylni, brak dział i wież artyleryjskich głównego kalibru, układu napędowego. Niewiele uwagi poświęcono aerodynamice jednostki – nadbudówki i wieże artyleryjskie połączone kanciasto z pokładem lotniczym powodowałyby silne zawirowania powietrza, utrudniające operacje startu i lądowania. Aby usunąć te mankamenty radzieckim konstruktorom przyszło stworzyć pokład lotniczy o opływowym kształcie i przeprowadzić badania szeregu modeli w tunelach aerodynamicznych (autor dysponuje świadectwami o istnieniu takich modeli).

Próby stworzenia okrętu o dopuszczalnym tonażu (wariant C) nie dały rezultatu i Związek Radziecki ostatecznie rozczarował się hybrydami. Trudno temu się dziwić, te ostatnie dobrze wyglądały jedynie na papierze, zaś ich bojowe właściwości budziły już wątpliwości: w warunkach walki artyleryjskiej istniało duże prawdopodobieństwo uszkodzenia pokładu lotniczego i zapalenia się zgromadzonego paliwa lotniczego, zaś w przypadku ataku lotniczego stanowiły duży i niezabezpieczony cel.

Równolegle z zagranicznymi pracami nad hybrydą radzieccy konstruktorzy zajmowali się projektem typowego lotniskowca. Do połowy 1939 r. w CHII-45 opracowano przedwstępny projekt małego lotniskowca, który otrzymał oznaczenie proj. 71. Projekt ten najbardziej odpowiadał założeniom marynarki wojennej co do lotniskowca jak i możliwościom krajowego przemysłu stoczniowego. Proponowano następujące parametry: wyporność 11 300 t, moc siłowni 126 500 KM, uzbrojenie 8 x 100 mm uniwersalne, 16 x 37 mm, 20 x 12,7 mm wkm plot., grupa lotnicza: 10 maszyn wielozadaniowych i 20 myśliwców, 2 katapulty. Za bazę do konstrukcji posłużył kadłub lekkiego krążownika proj. 68 wraz z układem napędowym, co ułatwiało opanowanie przez przemysł budowy nowego typu jednostek. Prowadzono prace nad uzyskaniem najlepszego z punktu widzenia aerodynamiki ukształtowania sylwetki okrętu. Produkcja większość systemów okrętowych i agregatów, artylerii wraz z systemem kierowania ogniem, za wyjątkiem wyposażenia lotniczego była opanowana przez przemysł. Jako miejsce budowy lotniskowca wybrano zakład No 199 w Komsomolsku na Amurze, a prace nad prototypem miały rozpocząć się w roku 1942.

Interesujące, że w roczniku floty *Jane's Fighting Ships* na lata 1938-39 figuruje lotniskowiec *Krasnoje Znamia*, który wraz z drugim okrętem tej klasy ma zacząć powstawać w Leningradzie w latach 1939-1940. Lotniskowiec posiada parametry podobne do proj. 71: wyporność 12 000 t, prędkość 30 węzłów, uzbrojenie 12 x 100 mm i 40 samolotów. Co posłużyło za podstawę do tak udanej interpretacji niewiadomo, jednak Związek Radziecki, który zgodnie z porozumieniem z 1937 r. miał informować Brytyjczyków o podjętych pracach nad nowymi okrętami, niczego takiego nie uczynił, bowiem lotniskowce pozostawały wówczas jedynie w sferze planów.

Przybywająca w Niemczech w latach 1939-1940 radziecka komisja handlowo-techniczna, kierowana przez ludowego komisarza (ministra) przemysłu stoczniowego I.T. Tewosiana, w której skład wchodził przedstawiciel CNII-45, przejawiała pewne zainteresowanie niemieckimi lotniskowcami. Po obejrzeniu znajdującego się w budowie *Graf Zeppelina*, radzieccy przedstawiciele wyrazili zainteresowanie jego zakupem względnie, o ile by było to niemożliwe, zamówieniem dru-



giej znajdującej się również w toku prac jednostki (*Peter Strasser*). Strona niemiecka nie była zainteresowana sprzedażą lotniskowca, proponując jedynie urządzenia kierowania ogniem artylerii plot.

Niemieckie doświadczenia nie zostały wykorzystane w pracach projektowych radzieckich konstruktorów, mimo że po wojnie mieli oni możliwość dokładnego zbadania zdobytego okrętu. Nie wzbudziły zainteresowania również samoloty grupy pokładowej, co wydaje się co najmniej dziwne w sytuacji całkowitego braku własnych samolotów tego typu a nawet ich projektów.

Przystąpienie ZSRR do drugiej wojny światowej nie pozwoliło rozpocząć budowy lotniskowców proj. 71. Wstępne przedprojektowe prace kontynuowano jednak nadal, w roku 1944 w CNII-45 powstał nowy projekt proj. 72, stanowiący rozwinięcie przedwojennego projektu proj. 71B. Pod względem sylwetki i parametrów proj. 72 wykazywał duże podobieństwo do brytyjskich lotniskowców typu *Implacable*. Wyporność 28 800 t, moc siłowni 144 000 KM, prędkość 30 węzłów, uzbrojenie: 16 x 130 mm uniwersalne, 16 x 85 mm, 24 x 37 mm, 48 x 25 mm, 30 samolotów, 2 katapulty, opancerzenie – burty 90 mm, pokład lotniczy 30 mm, pokład hangaru 55 mm, hangar 30 mm. Przedstawiciele marynarki wojennej zwrócili uwagę na nieliczną jak na wyporność okrętu grupę lotniczą, co spowodowało szereg przeróbek projektu który i tak pozostał jedynie na papierze.

W latach 1944-1945 utworzono komisję pod kierownictwem wiceadm. W. F. Czernyszewa, której zadaniem było przeanalizowanie doświadczeń mijającej wojny i wymogów wobec lotniskowców. Wnioski komisji posłużyły do opracowania wymogów wobec lotniskowców w nowym programie rozbudowy floty (1946-1955). Ludowy Komisarz Marynarki Wojennej N.G. Kuzniecowa proponował zbudować po 6 dużych i małych lotniskowców. Po zmianie programu na naradzie u I.W. Stalina pozostały w nim jedynie 2 małe lotniskowce dla Floty Północnej.

Zwykło się sądzić, że Stalin niedocenił roli lotniskowców w wojnie morskiej. Dowodem tego miała być rezygnacja z ich budowy. Rzecz jest jednak nieco bardziej złożona. Budowa marynarki wojennej jako wymagająca ogromnych nakładów finansowych i skoordynowanych działań na wielu polach przez dłuższy czas, nie może pozostawać poza sferą zainteresowania faktycznej głowy państwa. Stalin nie podejmował decyzji bez wcześniejszego wyjaśnienia wszystkich związanych z nią uwarunkowań. W kierownictwie marynarki wojennej brakowało jednomyślności w kwestii poglądów dotyczących lotniskowców, zarówno przed jak i po wojnie. Maksymalne żądanie to zabezpieczenie przez myśliwce pokładowe z lotniskowców działań flot na oceanicznych teatrach. Przemysł okrętowy zatrzymał się w rozwoju na 5 do 10 lat, a lotniskowce po zakończeniu II wojny światowej przeszły szereg gruntownych zmian. Wzrosła wyporność, skomplikowaniu uległo uzbrojenie artyleryjskie i wyposażenie radioelektroniczne, pojawiły się pokładowe samoloty o napędzie odrzutowym. Zrozumiało, że przed wydatkowaniem środków na budowę nowych klas okrętów, trzeba było ustalić dystans jaki dzielił je od najlepszych. W Związku Radzieckim nie było instytucji, która specjalizowała się w projektowaniu lotniskowców. Tym samym, choć zabrzmi to może nieco dziwnie, decyzje I. W. Stalina opierały się na znajomości realnych możliwości przemysłu i marynarki wojennej.

Twardym stronnikiem budowy lotniskowców był N.G. Kuzniecowa, który powrócił na stanowisko dowódcy marynar-

ki wojennej w roku 1951 po prawie 5 latach niełaski. Od roku 1953 prowadzono na podstawie zatwierdzonych przez Kuzniecowa założeń prace nad przedwstępnym projektem lekkiego lotniskowca, który otrzymał oznaczenie proj. 85. W końcu roku 1954 CNIIWK przedstawił wstępny wariant projektu. Proponowano stworzenie dużego kompleksu naukowo-badawczego i doświadczalno-konstrukcyjnego zajmującego się wyposażeniem lotniczym i samolotami. Lotniskowiec miał otrzymać skośny pokład lotniczy. Taktyczno-techniczne parametry projektu: wyporność 28 400 t, siłownia 144 000 KM, prędkość 32 węzły, uzbrojenie: 16 x 100 mm uniwersalnych, 24 x 57 mm, 16 x 25 mm, 40 myśliwców i 2 śmigłowce, 2 katapulty.

Od połowy 1955 roku w PKB-16 rozpoczęto prace nad wstępnym projektem technicznym. Równocześnie zaplanowano zbudowanie w okresie najbliższych 10 lat 9 okrętów proj. 85. Zmiana polityki w odniesieniu do dużych okrętów nawodnych i usunięcie N.G. Kuzniecowa z zajmowanego stanowiska doprowadziły do całkowitego przerwania prac nad proj. 85.

W okresie 30 lat projektowania okrętów lotniczych tylko dwukrotnie, w 1941 i w 1955 radziecki przemysł stoczniowy miał realne możliwości rozpoczęcia ich budowy. W tym okresie ukształtował się pogląd traktujący lotniskowce jako absolutnie niezbędne dla zabezpieczenia obrony powietrznej zespołów w oddali od własnego wybrzeża. Zagraniczne doświadczenia, uznawano za specyficzne koncepcje i w praktyce nie uwzględniano. W latach 30-tych i 40-tych niewątpliwie pewien wpływ miał brytyjski styl budowy lotniskowców, jednak poza zewnętrznymi podobieństwami rozwiązania konstrukcyjne pozostawały własne.

### Okręty lotnicze zbudowane w Czernomorskom Sudostroitel'nom Zawodzie – historia projektowania i budowy

Radziecka nauka wojenna realnie oceniała rolę i znaczenie lotnictwa okrętowego we współczesnych konfliktach zbrojnych. Lotnictwo morskie uważano za jeden z głównych rodzajów sił morskich, jednak z jego składu wyłączono lotnictwo myśliwskie, co więcej problemu zabezpieczenia lotniczego okrętów i statków nawet u własnych wybrzeży, w ogóle nie podnoszono. Uwaga polityków i „dowódców floty” skupiona była przede wszystkim na idei wykrywania i niszczenia atomowych okrętów podwodnych prawdopodobnego przeciwnika, uzbrojonych w pociski balistyczne. Główne nadzieje w tej mierze wiązano ze śmigłowcami pokładowymi. Po przeprowadzeniu kompleksowych prac naukowo-badawczych, realizowanych w roku 1958 przez CNIIWK, CNII-45 i CKB-17, ustalono że aby skutecznie realizować zadania poszukiwania i niszczenia nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, trzeba zbudować duży okręt zop (to znaczy okręt zop dalekiej strefy) z zaokrętowaną grupą śmigłowców.

Dowódca marynarki wojennej ZSRR S.G. Gorszkow w styczniu 1959 r. zatwierdził zadanie operacyjno-techniczne w zakresie zaprojektowania takiej jednostki. Konstruktorzy mieli zaprojektować okręt o minimalnej wyporności (4500 t), prędkości do 35 węzłów, umożliwiający bazowanie 2 czwórek śmigłowców zop typu Ka-25. CKB-17 i CNII-45 zaproponowały zwiększenie liczby pokładowych śmigłowców do 14 sztuk, przy równoczesnym wzmocnieniu uzbrojenia obronnego jednostki. Założenia taktyczno-techniczne, z uwzględnieniem tej poprawki, zostały zatwierdzone przez dowódcę marynarki wojennej 25 stycznia 1960 r. Zakładano, że wyporność przyszłego okrętu nie przekroczy 8000 t, a prędkość – 32 węzłów. Głównym konstruktorem projektu wyznaczono A.S.



Sawiczewa (od roku 1967 A.W. Marinicza), a głównym konstruktorem śmigłowców zop – N. Kamowa. Osiem wariantów wstępnego projektu różniło się przede wszystkim wariantami uzbrojenia, materiałami kadłuba (także ze stopów lekkich – AMG) oraz typem siłowni. Konstruktorzy CKB-17 (Newskoje PKB) musieli od nowa rozpracować kształt kadłuba w formie podwójnego klina, rozmieścić pod pokładem wydłużony hangar śmigłowców, wyposażenie lotnicze, zbiorniki z paliwem, rozwiązać skomplikowane kwestie aerodynamiki związane z zakomponowaniem lądowiska. Po kolejnym przeglądzie projektu w grudniu 1960 r. CKB-17 musiał opracować jeszcze dalszych 16 wariantów okrętu. W trakcie ich przeglądu w marcu 1961 wybrano do sporządzenia projektu technicznego wariant ze stalowym kadłubem, siłownią z turbinami parowymi i prędkością maksymalną 29 węzłów. W końcowej fazie projektowania kolejną niespodziankę sprawiły siły lotnicze, komunikując o całkowitym braku perspektyw na budowę śmigłowca opartego o system Ka-25. Kolejna wspólna komisja Ministerstwa Przemysłu Lotniczego i sił powietrznych opracowała, i tak nie wprowadzone w życie, rekomendacje dla przyszłego, perspektywicznego śmigłowca zop. Tymczasem flota musiała się cieszyć, uznanym wcześniej za niepełnowartościowy, śmigłowcem Ka-25.

Nowy projekt techniczny 1123 uwzględniający uzupełnienia i zmiany, został zatwierdzony w dniu 25 stycznia 1962 roku. W trakcie korekty projektu, który od lutego 1965 r. otrzymał dodatkowe oznaczenie kodowe „Kondor”, przyszło zwiększyć powierzchnię podpokładowego hangaru, stworzyć dodatkowy hangar na 2 śmigłowce w nadbudówce oraz wydłużyć pokład lotniczy. Koncepcja przestrzenna okrętu przewidywała, że jedynie część rufowa będzie wykorzystywana przez lotnictwo pokładowe. W celu samoobrony, obrony plot. oraz zwalczania okrętów podwodnych, przewidywano rozmieszczenie nowych systemów rakietowych. Rezultaty korekty projektu zostały ostatecznie zatwierdzone w lipcu 1962, choć już w początkach czerwca CKB-17 skierowało do Czarnomorskiego Sudostroitel'nogo Zawoda dokumentację z rysunkami roboczymi. Po-

zwoliło to na położenie stępki pod prototypową jednostkę, która otrzymała nazwę *Moskwa* już 15 grudnia 1962 r. (numer stocznioowy 701). Nie zakończyło to jednak etapu projektowania okrętu i przy drugiej korekcie projektu, CKB-17 dokonało 26 dodatkowych przeróbek, jeszcze raz przekomponowało nadbudówkę tak by można było pomieścić większy zapas pocisków plot. oraz nowy mocniejszy i cięższy radar.

Decyzja Rady Ministrów ZSRR z listopada 1963 r. przewidywała budowę 2 okrętów projektu 1123, po wodowaniu w dniu 14 stycznia 1965 *Moskwy*, na zwolnionej pochylni położono stępkę pod drugi kadłub okrętu zop dalekiej strefy, który otrzymał nazwę *Leningrad* (numer stocznioowy 702). Od roku 1965 jednostki tego projektu zostały przeklasyfikowane na krążowniki zop (PKR).

Krążownik zop *Moskwa* został przejęty od przemysłu 25 grudnia 1967 i 10 stycznia następnego roku włączony w skład Floty Czarnomorskiej. Odbiór PKR *Leningrad* nastąpił 2 czerwca 1969 a 9 lipca okręt wcielono do Floty Czarnomorskiej.

**Okręty projektu 1123 posiadały następujące parametry taktyczno-techniczne:**

- Wyporność standardowa: 11 100 t, pełna – 15 280 t.
- Długość kadłuba (maks.): 189,1 m, długość w linii wodnej – 176,0 m.
- Szerokość kadłuba (maks): 34,0 m, szerokość w linii wodnej – 21,5 m.
- Zanurzenie przy wyporności standardowej: 7,17 m, przy wyporności pełnej – 8,06 m, ze stacją hydrolokacyjną „Orion” – 13,6 m.
- Wymiary hangaru podpokładowego: 50,0 x 22,0 x 5,8 m, hangaru na pokładzie 41,0 x 12,0 m.
- Wymiary pokładu lotniczego: 81,0 x 34,0 m, 2 podnośniki śmigłowców o udźwigu po 10 t.
- Łączna moc 2 zespołów turbin: 90 000 KM, 2 przekładnie typu TW-12, 2 wały napędowe (280 obrotów na minutę), 4 kotły wodno-rurkowe KWN-98/64 z TNA-3. Zapas paliwa: 2800 t.
- Zasięg przy prędkości ekonomicznej (18 węzłów): 6000 Mm, 4000 Mm przy prędkości 28,5 węzła.

Ciekawe ujęcie lotnicze krążownika śmigłowcowego *Leningrad*.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik



- Prędkość maksymalna: 28,8 – 29,0 węzłów.
- Autonomiczność: 15 dób.
- Liczebność załogi: 541 ludzi, w tym 131 oficerów.
- Uzbrojenie: 14 śmigłowców Ka-25PL, 4 stanowiska startowe. Dwie dwuprowadnicowe wyrzutnie B-189 pocisków plot. „Sztorm” (M-11), zapas 96 rakiet W-611. Jedna dwuprowadnicowa wyrzutnia „Wichr” pocisków zop z zapasem 8 rakiet 82-R. Dwa podwójnie sprzężone działa kal. 57 mm AK-725 z zapasem 2200 pocisków. Dwie pięciorurowe wyrzutnie torped kal. 533 mm (zdemontowane w roku 1970). Dwa 12-prowadnicowe wyrzutnie RBU-6000 „Smiercz-2” z zapasem 144 pocisków RGB-60. Dwie dwuprowadnicowe wyrzutnie środków walki elektro-nicznej typu PK-2, BIUS „Koren-1123”.
- Wyposażenie radarowe: MR-600 „Woschod”, MR-310 „Angara-M”, „Grom” (2 radary CU UZRK „Sztorm”).
- Środki hydroakustyczne: podkadłubowa stacja hydroakustyczna „Orion”, holowana MG-325 „Wega”.
- Systemy walki radioelektronicznej: „Zaliw”, „Gurzuf”, „Gurzuf-1”.

W trakcie eksploatacji obu jednostek szybko okazało się, że liczebność oddziału lotniczego składającego się z 14 śmigłowców jest niedostateczna i nie zabezpiecza całodobowego patrolowania rejonu poszukiwania okrętów podwodnych przeciwnika. Ostry V-kształt dziobowej części kadłuba i nadmierne pełne kształty części rufowej nie zapewniały jednostkom wymaganej dzielności morskiej w warunkach sztormowych. Okręty okazały się zbyt krótkie, w związku z czym w czerwcu 1967 Newskoje PKB (do 1966 CKB-17) otrzymało polecenie opracowania do początków września uproszczonego projektu technicznego trzeciego, zmodernizowanego PRK. Stępkę pod tą jednostkę położono na pochylni CzSZ jeszcze 1 sierpnia 1966 r., przewidując zwiększenie o 12 m długości kadłuba, co miało pozwolić na wzrost liczby śmigłowców grupy lotniczej. W procesie projektowania szybko okazało się, że należy do 6 zwiększyć liczbę stanowisk startowych oraz wydzielić stanowisko dla dyżurnego śmigłowca poszukiwawczo-ratowniczego. Niezbędna była kardynalna przeróbka projektu, tak by rozmieścić 7 stanowisk startowych w jednej linii, to znaczy – stworzyć „wstęgowy” pokład lotniczy, odchylony pod kątem 4-5° od zajętej przez uzbrojenie dziobowej części okrętu.

Poza tym po zaprezentowaniu na paradzie w Domodiedowie latem 1967 roku eksperymentalnego samolotu pionowego startu i lądowania Jak-36, dowódca marynarki wojennej zażądał ich rozmieszczenia na przyszłym okręcie zop oraz wzmocnienia siły ogniowej jednostki.

W rezultacie Newskoje PKB (główny konstruktor A.W. Marinicz) rozpoczęło w 1968 opracowanie nowego projektu 1143 (Kreczet). Założenia taktyczno-techniczne okrętu zatwierdzono 16 października 1968, a w 1969 zatwierdzono projekt techniczny. Konstrukcja trzeciego kadłuba, rozpoczętego pod nazwą *Kijew* (numer stocznioowy 703) została w tymże roku ostatecznie rozebrana. Ostateczne zatwierdzenie projektu 1143 nastąpiło w kwietniu 1970 a w dniu 21 lipca na pochylni CzSZ ponownie położono stępkę pod trzeci „PKR z uzbrojeniem lotniczym”, któremu również nadano nazwę *Kijew* (numer stocznioowy 101).

Trzeci radziecki okręt lotniczy miał pod względem wyglądu zewnętrznego przypominać standardowy lotniskowiec, w istocie jednak stanowił swego rodzaju symbiozę krążownika raketowego z nosicielem śmigłowców zop. Początkowo okręt

był bezbronny wobec nawodnych uderzeniowych jednostek przeciwnika, jednak w fazie projektowania otrzymał uzbrojenie w postaci kompleksu skrzydlatych pocisków przeciwokrętowych P-120 „Malachit”, zastąpionych później przez potężniejsze P-500 „Bazalt”.

Czernomorskiej Sudostroitelnyj Zawod stał się jedyną stoczną w ZSRR, zdolną do budowy okrętów lotniczych. Po rozpoczęciu budowy nowego *Kijewa*, konstruktorzy musieli specjalnie zbudować naziemny przedział ze stanowiskiem startowym przyszłego okrętu naturalnej wielkości. Później CzSZ przeprowadził doposażenie krążownika *Moskwa* do eksperymentalnych startów i lądowań samolotu typu „Jak-38”, bezpośrednio na pokładzie nawodnej jednostki. Badano wpływ pracy silników startowych szturmowej maszyny na różnego rodzaju termoizolacyjne pokrycia pokładu lotniczego, na podpokładowe pomieszczenia okrętowe i tym podobne. Na *Moskwie* zamontowano metalową platformę o wymiarach 20,0 x 20,0 m, wykonaną ze stali St3 o grubości 10 mm, pokrytą płytami AK-9F. Rankiem 18 listopada 1972 r. lotnik-oblatywacz M.S. Deksbach po raz pierwszy wylądował samolotem szturmowym Jak-36M na pokładzie *Moskwy*. Dzień ten uważany jest za dzień narodzin radzieckiego lotnictwa pokładowego!

Budowa *Kijewa* była prowadzona w CzSZ w szybkim tempie – dało o sobie znać doświadczenie oraz duża unifikacja projektu z dwoma poprzednimi okrętami, a także pewien „zapas” w zakresie techniki oraz uzbrojenia zamówionego i wykonanego dla trzeciego PKR. Już 26 grudnia 1972 r. *Kijew* został wodowany, a na zwolnionej pochylni, jeszcze w tym samym dniu położono stępkę pod kolejny krążownik, który otrzymał nazwę *Minsk* (numer stocznioowy 102). Postanowiono wszystkim okrętom lotniczym nadawać nazwy stolic republik związkowych.

Akt przyjęcia *Kijewa* został podpisany przez Państwową Komisję Odbiorczą w przeddzień Nowego Roku – 28 grudnia 1975 r. Oddawanie przed Nowym Rokiem okrętów, nawet z niedoróbkami by uzyskać premie i nagrody stało się zwyczajową tradycją radzieckiej marynarki wojennej. Przed świętem majowym 1976 roku okręt przeszedł do Sewastopola, gdzie wzbudził spore zainteresowanie oryginalnością swej konstrukcji. Na krążowniku nie było jeszcze wyrzutni pocisków „Bazalt” oraz części elementów wyposażenia. Z dniem 15 czerwca 1976 *Kijew* wszedł oficjalnie w skład Floty Północnej, a następnego dnia wyszedł z bazy kierując się w stronę Bosforu. Na pokładzie *Kijew* znajdowało się 5 samolotów Jak-36M i 1 Jak-36MU, które w czasie przejścia wykonały 45 lotów (7 zmian lotniczych). Siewieromorsk krążownik osiągnął 10 sierpnia 1976, a już 6 października samolot typu Jak-36 został przyjęty na uzbrojenie lotnictwa marynarki wojennej ZSRR jako Jak-38 (wariant szkolny otrzymał indeks Jak-38U). Termiczne pokrycie pokładu lotniczego zostało opracowane przez Związkowy Instytut Materiałów Lotniczych i otrzymało oznaczenie AK-9F, miał ono formę płyt o wymiarach 550 x 550 mm i grubości 10 mm.

Wodowanie *Minska* odbyło się 30 września 1976 r. a 28 czerwca 1977 oba PKR projektu 1143 zostały przeklasyfikowane w ciężkie krążowniki lotnicze (TAWKR). Dokument odbioru *Minska* został podpisany 27 września 1977 a 23 listopada 1978 krążownik został włączony w skład Floty Oceanu Spokojnego. 24 lutego 1979 jednostka opuściła Sewastopol w towarzystwie dużych okrętów pop *Pietropawłowsk* i *Taszkient* (projekt 1134B) W czasie przejścia do Władywostoku *Minsk* spotkał się na Morzu Śródziemnym z pełniącym tam służ-



Kijew wychodzi na swoje pierwsze próby morskie, brak rakiet P-500 „Bazalt”.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

bę *Kijewem*. Na oczach obserwatorów z okrętów 6 Floty U.S. Navy przeprowadzono wspólne loty 5 samolotów Jak-38 z obu jednostek, co wyraźnie zdziwiło Amerykanów. W dniu 3 lipca 1979 r. *Minsk* przybył wraz z eskortą do Władywostoku, będąc zaskoczeniem i przedmiotem stałej uwagi flot Stanów Zjednoczonych i Japonii.

Równocześnie z opracowaniem krążowników projektu 1143, Newskoje PKB rozpoczęło w roku 1968 realizować projekty perspektywicznych okrętów lotniczych, przeznaczonych do bazowania samolotów normalnych systemów których start zapewniała katapulta a lądowanie aerofiniszery. Tego typu maszyny przewyższały pod względem parametrów lotniczych i technicznych samoloty pionowego startu i lądowania. Prace naukowo-badawcze niejednokrotnie wskazywały na konieczność budowy lotniskowców dla marynarki wojennej ZSRR, jednak już nawet samo określenie „lotniskowiec” wywoływało rozdrażnienie u kierownictwa politycznego i dowództwa marynarki wojennej ZSRR. Lotniskowce USA od początku określano mianem „pływających lotnisk agresji”, wobec czego kierownictwo KPZR nie zamierzało stwarzać powodu do obwiniania Związku Radzieckiego o agresywne zamiary związane z budową okrętów tej klasy. Ogromne wydatki na budowę tak dużych jednostek przewyższały wszelkie kalkulacje wskazujące na korzyści dla floty i państwa z tytułu ich posiadania. Dla usprawiedliwienia rezygnacji z budowy lotniskowców, dowódca radzieckiej marynarki wojennej S.G. Gorszkow pomyślowo wykorzystał tak zwaną „teorię własnej narodowej drogi”, co pozwoliło zamknąć usta oponentom i manipulować wszelkimi przepisami w zakresie rozwoju techniki militarnej. „Wysilek” ówczesnego dowódcy marynarki wojennej pod wieloma względami przeciągnął i zahamował budowę w ZSRR pełnowartościowych lotniskowców. Równie negatywną rolę odegrał D.F. Ustinow (z-ca przewodniczącego RM ds. obrony, od 1969 r. – sekretarz KC KPZR ds. obrony, a później minister obrony ZSRR). Człowiek ten uważał za beznadziejne próby dogonienia USA pod względem liczby lotniskowców i proponował w zamian przegonienie ich pod względem alternatyw-

nej techniki lotniczej, w szczególności samolotów pionowego startu i lądowania, które mogły bazować na relatywnie tańszych okrętach typu *Kijew* oraz odpowiednio przystosowanych statkach (kontenerowcach). Ustinow hamował budowę radzieckich lotniskowców, monopolizując w swych rękach kierownictwo w zakresie tworzenia techniki wojskowej. Jego zasadniczym błędem była próba zastąpienia samolotów pokładowych startujących z katapulty, maszynami pionowego startu i lądowania.

Newskoje PKB wznowiło wstępne prace projektowe lekkiego lotniskowca. Biuro rozwijało projekt 85 i PBIA (Pławuczaja Baza Istriebitielnoj Awiacji – pol. Pływająca Baza Lotnictwa Myśliwskiego), jednak prace nad nimi przyszło przerwać. Przypuszczalnie przyszły AWL (lekki lotniskowiec) miał zabierać 28 myśliwców, 2 samoloty rozpoznawcze, 4 samoloty dozoru radiolokacyjnego, a także 4 śmigłowce poszukiwawczo-ratownicze Ka-27PS. Uzbrojenie plot. miało składać się z 2 wyrzutni pocisków plot. typu „Osa”, 4 dział kal. 100 mm, 4 zestawów kal. 30 mm, zaś do zwalczania celów podwodnych 4 miotacze RBU-6000. Jednostka miała dysponować konstrukcyjną ochroną przez pociskami przeciwokrętowymi (PKR) obejmującą komory amunicyjne, zbiorniki paliwa lotniczego oraz hangar. Rozpatrywano zastosowanie 2 wariantów siłowni – kotłowo-turbinowej lub atomowo-kotłowo-turbinowej. Wyporność pełną szacowano na około 50 000 t, a maksymalną prędkość – 32 węzły. Opracowanie wstępnego, szkicowego projektu lotniskowca zostało włączone do projektu planu budownictwa okrętowego na lata 1971-1980, jednak później projekty wstępne zostały zamienione na tak zwane „przedprojekty”. Decyzja rządu z września 1969 r. przewidywała opracowanie „przedprojektu” lotniskowca 1160 (Oriol) wraz z jego uzbrojeniem lotniczym. „Przedprojekt” ukończony w końcu 1972 r. stanowił szeroki przegląd 8 wariantów okrętów o wyporności w przedziale 40 000 – 100 000 t. Równocześnie w biurach konstrukcyjnych A.I. Mikojana, P.O. Suchoja, R.A. Bieliakowa i A.K. Konstantinowa opracowywano „przedprojekty” samolotów pokładowych, przeznaczonych do



startu z katapulty – myśliwca, szturmowca oraz samolotu zop. „Przedprojekt” 1160 stał się podstawą do dalszych prac nad okrętami lotniczymi marynarki wojennej ZSRR. Rozpoczynając w roku 1973 opracowanie atomowego wariantu projektu 1160 przyjmowano, że do 1986 możliwe będzie zbudowanie 3 takich lotniskowców, oczywiście przy odpowiedniej rozbudowie bazy produkcyjnej. Realizacja tego programu pozwalała na zmniejszenie dystansu między ZSRR a USA w zakresie budowy lotniskowców oraz lotnictwa pokładowego. Najwyższe kierownictwo Związku Radzieckiego okazało się jednak niegotowe do podjęcia takiej decyzji politycznej i we wrześniu 1973 r. D.F. Ustinow zaproponował na posiedzeniu KC KPZR stworzenie w zamian projektu 1160 zmodernizowanego wariantu TAWKR 1143. W efekcie w początkach 1975 r. zdecydowano o budowie trzeciego okrętu typu *Kijew* wg projektu 1143M (później 11433). Początkowo jednostka miała nosić nazwę *Charkow*, została jednak zmieniona na *Noworosijsk* dla uhonorowania sekretarza generalnego KC KPZR L.I. Breżniewa, uczestniczącego w operacji „Mała Ziemia”. Budowę *Noworosijska* uzasadniano koniecznością nieprzerwanego wykorzystania „pochylni lotniczej” w CzSZ. W dniu 30 września 1975 oficjalnie położono stępkę pod kadłub nowej jednostki. Do pierwotnego projektu wniesiono pewne zmiany: zwiększono półtorakrotnie liczbę maszyn w hangarze, usunięto wyrzutnie torpedowe oraz zamieniono na nowocześniejszy kompleks urządzeń hydroakustycznych. Przewidywano rozmieszczenie na pokładzie naddźwiękowych myśliwców (pionowego startu i lądowania) typu Jak-41 (Jak-141).

#### Ciężki krążownik lotniczy (TAWKR) projektu 11433 posiadał następujące parametry taktyczno-techniczne:

- Wyporność standardowa: 30 530 t, pełna – 41 370 t.
  - Długość kadłuba (maks.): 273,1 m, długość w linii wodnej 236,0 m.
  - Szerokość kadłuba (maks.): 49,2 m (51,3 m), szerokość w linii wodnej – 31,0 m.
  - Zanurzenie przy wyporności standardowej: 9,0 m, przy wyporności pełnej – 10,0 m (z opływką stacji hydroakustycznej – 11,5 m).
  - Wymiary hangaru: 130,0 x 22,5 x 6,6 m.
  - Wymiary pokładu lotniczego: 189,0 x 20,77 m.
  - Siłownia: 4 turbiny parowe (przekładnie zębate TW-12) o mocy 45 000 KM każda, 8 kotłów parowych KWN-98/64 z TNA-3 o wydajności 98 t pary/godz., 2 stery, 4 śruby napędowe (300 obrotów na minutę), 6 turboagregatów prądotwórczych po 1 500 kW, 4 agregaty dieslowskie DG-1500.
  - Zapas paliwa: 7000 t + 1200 t paliwa lotniczego.
  - Zasięg: 8000 Mm (18 węzłów), 4000 Mm (31 węzłów).
  - Prędkość maksymalna: 30,7 – 32,5 węzła.
  - Autonomiczność: 30 dob.
  - Liczebność załogi: 1642 ludzi (w tym 384 oficerów), później – 1433 ludzi (300 oficerów).
  - Projektowane uzbrojenie: 24 samoloty pionowego startu i lądowania Jak-38 i 2 śmigłowce Ka-25.
- Rzeczywiste: 36 maszyn latających (16 samolotów pionowego startu i lądowania + 20 śmigłowców).
- 4 podwójne wyrzutnie pocisków przeciwookrętowych P-500 „Bazalt” z zapasem 16 rakiet.
- 2 dwuprowadnicowe wyrzutnie pocisków „Sztorm” z zapasem 96 rakiet W-611.
- 2 dwuprowadnicowe wyrzutnie pocisków plot. „Osa-M” z zapasem 40 rakiet 9M33.
- 1 dwuprowadnicowa wyrzutnia pocisków zop „Wichr” z zapasem 16 rakiet 82R.

2 podwójnie sprzężone działa kal. 76 mm AK-726 z zapasem 4900 pocisków.

8 sześciolufowych zestawów artyleryjskich kal. 30 mm AK-630M z zapasem 16 000 pocisków.

2 pięciorurowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm (później zdjęte), na *Noworosijsk* – brak.

Dwa 12-prowadnicowe miotacze RBU-600 z zapasem 144 pocisków RGB-60, BIUS „Alleja-2”.

• Wyposażenie radarowe: „Fregat-M”, „Woschod”, kompleks nawigacyjny „Salgir”, system lądowania „Privod-SW”, kompleks łączności „Tajfun-1”.

• Środki hydroakustyczne: „Orion” z dziobową opływką podkadłubową, „Platina” z anteną podkadłubową i holowaną.

Środki walki radioelektronicznej: „Kolco”, „Ograda” i „PK-2”.

Niepowodzenia w procesie budowy *Noworosijska* nie skończyły się, bowiem Biuro Projektowe A. S. Jakowlewa proponowało bez odpowiednich badań i prób, wyposażenie okrętu w tak zwane „urządzenia do odprowadzania gazów”. Były to ogromne (średnica 3-5 m) szyby w pokładzie lotniczym umieszczone bezpośrednio przy burcie, które miały odprowadzać strumienie gazów z silników samolotów przez co poprawiały ich parametry lotne. Znajdujący się w budowie okręt przyszło oszpecić i przerobić istniejące już konstrukcje. Wkrótce jednak entuzjazm Jakowlewa znikł w obliczu braku perspektyw założonej idei, a *Noworosijsk* po raz kolejny trzeba było przywrócić do stanu pierwotnego. W rezultacie tego kosztownego eksperymentu budowa jednostki uległa opóźnieniu o 3 lata! Wodowany 26 grudnia 1978 r. *Noworosijsk* wszedł do służby dopiero 14 sierpnia 1982 r.

Następnym etapem rozwoju radzieckich lotniskowców była decyzja Rady Ministrów ZSRR z kwietnia 1976, zatwierdzająca budowę „dużych atomowych krążowników z uzbrojeniem lotniczym” projektu 1153 (Oriol) dla marynarki wojennej Związku Radzieckiego. Nowy okręt planowano jako najmniejszy wariant projektu 1160 (z 8 zaproponowanych), odpowiednio o najmniejszej efektywności i potencjale bojowym. Jedną z przyczyn takiej właśnie decyzji, była ograniczona powierzchnia pochylni CzSZ, a także brak w krajowych stocznich doków o odpowiedniej wielkości.

Głównym konstruktorem projektu 1153 ponownie wyznaczono W.F. Anikiejewa, który wcześniej zajmował się pracami przy *Noworosijsku*. Opracowanie i przygotowanie katapult dla przyszłych lotniskowców minister przemysłu okrętowego B.J. Butoma zlecił Proletarskomu Zawodu MSP (główny konstruktor A.A. Bułhakow). W celu przyspieszenia prac nad urządzeniami techniki lotniczej, katapultami i techniką pilotażu postanowiono stworzyć na Krymie, lądowy kompleks badawczo-treningowy który otrzymał oznaczenie „Nitka”. Śmierć w roku 1976 B. Butomy i ministra obrony A. Greczko, pozbawiła dowódcę marynarki wojennej stronników postępu, zaś nowy minister obrony D.F. Ustinow zarekomendował rządowi kontynuację budowy krążowników typu *Kijew* w unowocześnionym wariantcie. Budowę kompleksu „Nitka” na lotnisku marynarki wojennej w miejscowości Saki postanowiono kontynuować w interesie przyszłej budowy nowych okrętów lotniczych i ich lotnictwa pokładowego. Pracami Newskiego PKB nad stworzeniem „Nitka” i zabezpieczeniem prób urządzeń pokładowej techniki lotniczej kierowali z-cy głównego konstruktora O.K. Surkow i J.D. Siergiejew.

W roku 1976 zakończono wstępne opracowanie projektu 1153 ujawniając jego rezultaty. Nieoczekiwanie nadeszła decyzja „Zatwierdzić wstępny projekt, przerwać dalsze prace

projektowe nad okrętem”. Autor tej decyzji pozostaje nieznanym, jednak praca 13 ministerstw i 66 różnych instytucji okazała się daremna.

W październiku 1978 r. nadeszła kolejna decyzja o kontynuacji budowy jednostek typu *Kijew* i wyposażeniu ich, poczynając od 5 jednostki, w katapulty. Położenie stępki pod czwartym krążownikiem, który otrzymał nazwę *Baku*, odbyło się w CzSZ w dniu 26 grudnia 1978 r. (numer stocznioowy 104). Wodowanie jednostki miało miejsce 31 marca 1982 a 11 grudnia 1987 okręt został przyjęty od przemysłu przez flotę. W dniu 7 czerwca 1988 jednostka wyszła z Sewastopola by 17 grudnia osiągnąć Siewieromorsk, gdzie oficjalnie weszła w skład Floty Północnej. Z dniem 4 października 1990 *Baku* został przemianowany na *Admirał Flota Sowieckiego Sojuza Gorszkow*. Przewidywano, że na nowym okręcie, który otrzyma nawodną ochronę konstrukcyjną, bazować będą myśliwce Jak-41.

***Baku* projektu 11434 posiadał następujące parametry taktyczno-techniczne:**

- Wyporność standardowa: 33 000 t, wyporność pełna – 44 500 t.
- Długość kadłuba (maks.): 273,1 m, długość w linii wodnej 243,0 m.
- Szerokość kadłuba (maks.): 49,2 m, szerokość w linii wodnej – 31,0 m.
- Zanurzenie przy wyporności standardowej: 9,5 m, przy wyporności pełnej – 10,2 m (z opływką hydrolokatora – 11,5 m).
- Wymiary pokładu lotniczego: 195,0 x 20,7 m.
- Siłownia: 4 turbiny parowe (przekładnie zębate GTZA-674) o mocy 50 000 KM każda po 8 kotłach.
- Prędkość maksymalna: 30,7 węzła.
- Zasięg: 7000 Mm przy 18 węzłach.
- Liczebność załogi: 1610 ludzi, w tym 383 oficerów.

*Baku* na próbach w efektywnym ujęciu z lotu ptaka od dziobu.

- Uzbrojenie: 36 maszyn latających (Jak-38 i Ka-27).  
6 podwójnych wyrzutni pocisków przeciwokrętowych P-500 „Bazalt” (bez możliwości ponownego załadowania).  
4 zestawy wyrzutni pocisków plot. „Kinżal” (6 x 8 stanowisk startowych) z zapasem 192 rakiet.  
2 działa kal. 100 mm AK-100 z zapasem 500 pocisków.  
8 sześciolufowych zestawów artyleryjskich kal. 30 mm AK-630M z zapasem 16 000 pocisków.  
Dwie 10-prowadnicowe wyrzutnie RBU-12000 „Udaw”, BIUS „Lesorub”.
- Wyposażenie radarowe: „Mars – Passat”, „Fregat-M”, „Podkat”.
- Środki hydroakustyczne: „Poligon”, KRS „Buran”.
- Środki walki radioelektronicznej: „Kantata-M” i „PK-2”.

W kwietniu 1979 dowódca marynarki wojennej zatwierdził założenia taktyczno-techniczne dla Newskiego PKB do opracowania okrętu lotniczego projektu 11435 (główny konstruktor W.F. Anikiejew). Zakładano, że będzie to klasyczny lotniskowiec o wyporności pełnej 72 000 t. Nie miało to być kolejne ewolucyjne rozwinięcie krążownika typu *Kijew*, lecz trzecia próba stworzenia pełnowartościowego lotniskowca na bazie projektu 1160. Zakładano, że na okręcie bazować będą samoloty Su-27K i Su-25K startujące z katapulty oraz pionowego startu i lądowania typu Jak-41M. Łączna liczba zaokrętowanych maszyn miała wynieść 42 sztuki.

Wstępny projekt jednostki został zakończony i zaaprobowany w końcu 1979 r. Wyporność okrętu określono na 65 000 t w początkach 1980 nadeszła jednak dyrektywa, przygotowana przez D.F. Ustinowa, o zmniejszeniu wyporności okrętu i zastąpieniu w jego grupie lotniczej maszyn startujących z katapulty startującymi z tzw. dziobowej „trampoliny”. Zmiana ta dotknęła kompleks „Nitka” w Sakach, gdzie trzeba było opra-

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

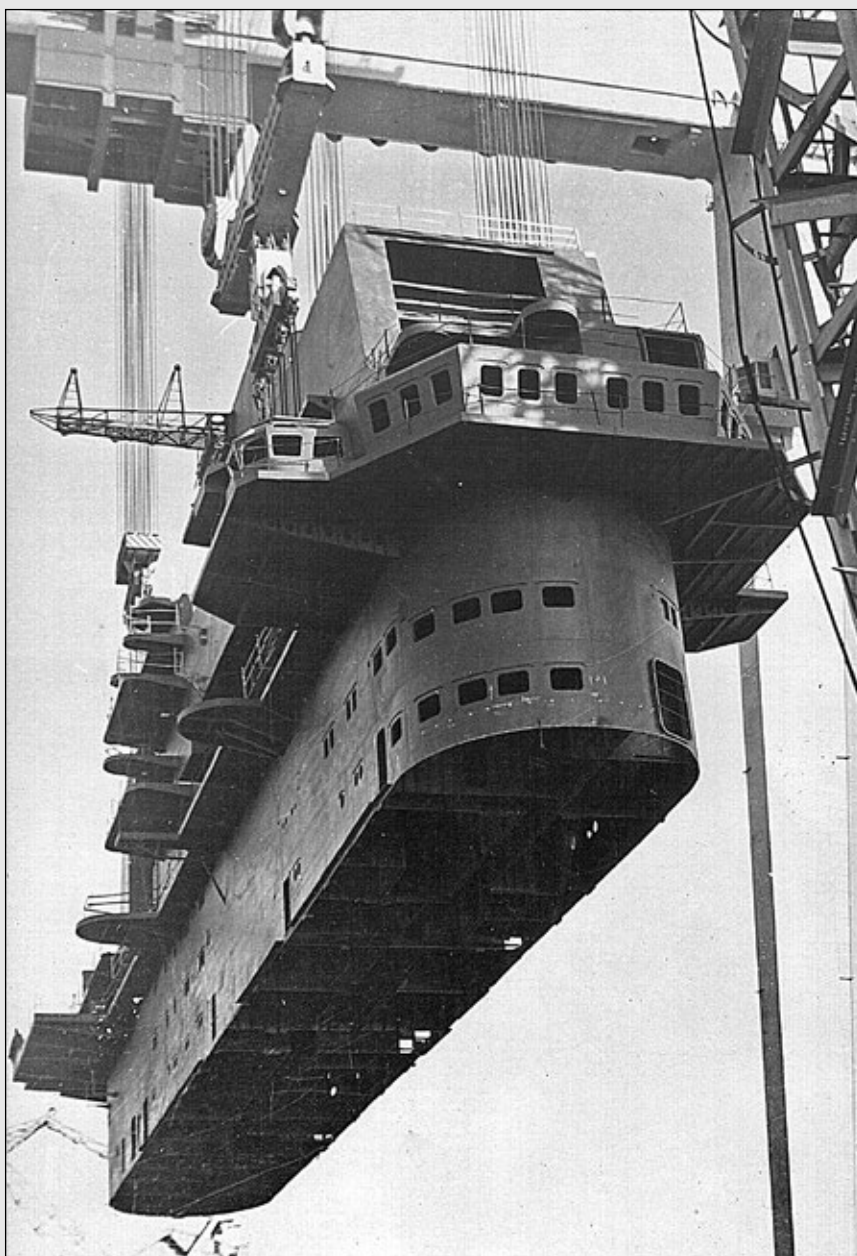


cować technikę startu z wykorzystaniem „trampoliny” zamiast katapulty. Prace nad maszynami Su-27K i Su-25K trzeba było przerwać i przeorientować na start z tzw. „trampoliny”. Wyporność lotniskowca zmniejszono do 55 000 t.

Kolejnym progiem na drodze budowy „piątego okrętu lotniczego” okazał się potężny przeciwnik – adm. N.N. Amelko (z-ca szefa sztabu generalnego sił zbrojnych ZSRR). Forsował on swoją ideę budowy śmigłowcowców zop na bazie cywilnych statków- kontenerowców. CKB „Czernomorec” rozpoczęło prace nad projektem 10200 „Halzan” i z projektu cywilnego statku typu RO-RO projektu 16-9 nie pozostało nic poza siłownią i podwodną częścią kadłuba. Z uwagi na zwiększenie masy jednostki typu *Halzan* w momencie wodowania, mogły być one budowane wyłącznie w CzSZ, to jednak całkowicie naruszało pierwotne plany budowy okrętów obu typów.

W marcu 1980 władze podjęły decyzję o budowie przez CzSZ 2 śmigłowcowców zop projektu 10200 zamiast piętego okrętu lotniczego. Spowodowało to nie tylko naruszenie porządku budowy krążowników lotniczych, ale co gorsza zastąpienie ich niepełnowartościowymi jednostkami. W tej sytuacji CNIWK, CNII im. Kryłowa oraz Newskoje PKB, wystawiły swoją negatywną opinię projektowi „Halzan”. Latem 1981 minister obrony D. F. Ustinow odwiedził Kijew w toku ćwiczeń „Zapad-81” i naocznie zapoznał się z możliwościami bojowymi okrętu. Pozwolił na zwiększenie wyporności projektu 11435 o 10 000 t, nakazał jednak usunąć z okrętu wszystkie 4 katapulty, a pozostawienie jedynie tzw. „trampoliny” dziobowej. Idee trampoliny popierał również generalny konstruktor OKB im. P.O. Suchoja – M.P. Simonow, który informował o zbędności katapult dla startu samolotów typu Su-27. Tym nie mniej jednak udało się zachować prace nad katapultami dla przyszłych jednostek. Nawet dowódca marynarki wojennej S.G. Gorszkow wyartykułował frazę: *„Если ich потом не установим, история нам tego не zapomнит”*. Dalsze prace udało się „legalizować” jako opracowanie urządzeń startowych dla prób aerofiniszów na poligonie „Nitka”, bowiem te ostatnie były niezbędne przy każdym rodzaju startu samolotu pokładowego.

Kierownictwo marynarki wojennej oraz ministerstwa przemysłu stocznioowego zalecały rozpoczęcie prac nad drugim okrętem typu Baku zaraz po wodowaniu prototypu, by nie dopuścić do przerwy w procesie budowy krążowników lotniczych. Idee tą popierał D.F. Ustinow, który w końcu 1980 doprowadził do wprowadzenia do planu produkcji na rok 1982 drugiego okrętu projektu 11434 i przerwaniu dalszych prac nad projektem 10200. W maju 1981 Ustinow poparł propozycję ministerstwa przemysłu lotniczego dotyczącą przeprowadzenia w kompleksie „Nitka” eksperymentalnych prac nad

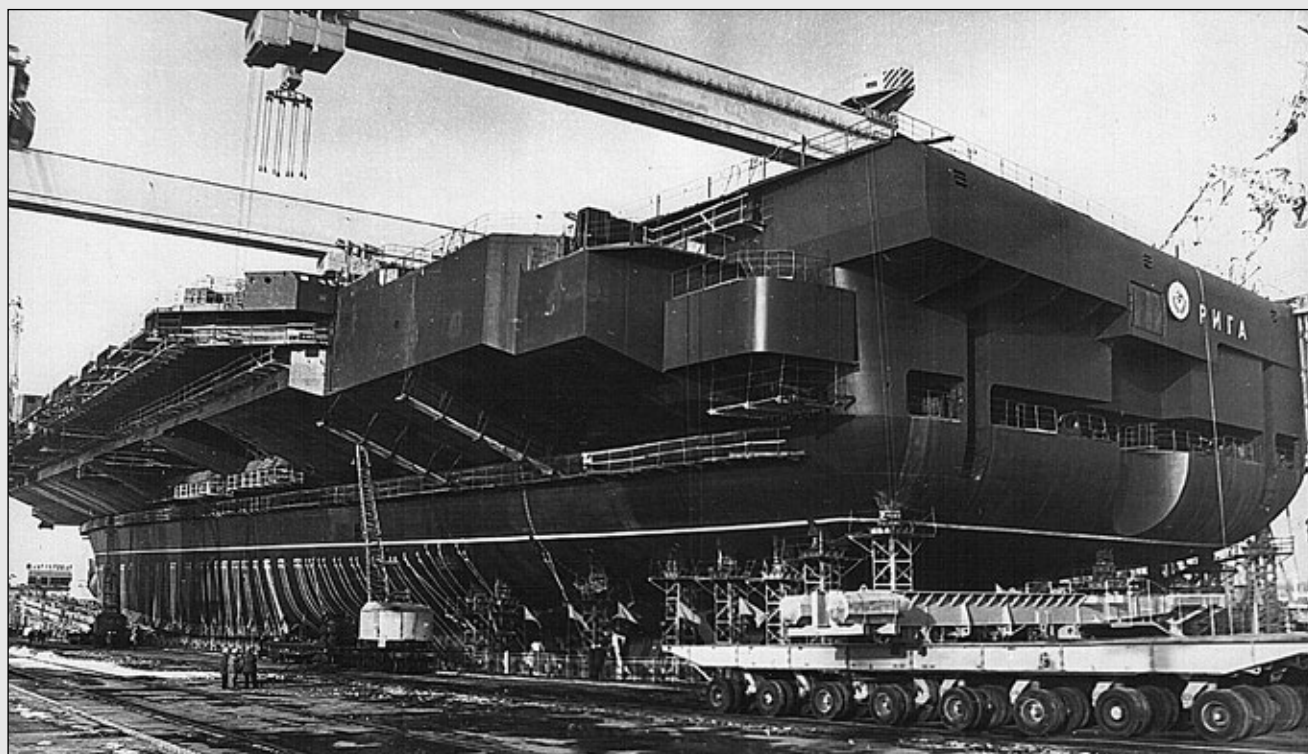


Zamontowanie na zamówieniu nr 106 całkowicie zmontowanej „wyspy”- nadbudówki. Ogólna masa 1000 ton, dlatego 2 dźwigi bramowe firmy „Kone” pracowały razem! Prawdziwie jubilerska robota wielu służb zakładu.  
Fot. zbioru Anatolij N. Odajnik

przyspieszeniem startu z „trampoliny” myśliwców Su-27 i Mig-29. Przy korekcie projektu 11434 dla drugiego okrętu trzeba było uwzględnić już „trampolinę” oraz konieczność zwiększenia podstawowych gabarytów całego okrętu. W wyniku korekty liczba maszyn pokładowych wzrosła do 52 (Jak-41, Su-27, Mig-29 i Ka-27), przewidywano zastosowanie podwodnej i nawodnej ochrony konstrukcyjnej, rozmieszczenie 12 szybów pocisków przeciwokrętowych „Granit”, wyrzutnie pocisków plot. „Kinżal” oraz zestawy plot „Kortik”. Jeszcze w czasie budowy *Baku* rozpoczęto w CzSZ przygotowanie wielkiej pochylni przeznaczonej do budowy „piątego okrętu lotniczego”. Z inicjatywy B. Butomy udało się zakupić w Finlandii 2 dźwigi bramowe firmy „Kone” o udźwigu po 900 t każdy. Sama pochylnia została przedłużona, a obok powstał plac do montażu dużych bloków kadłuba.

Nowy, ostateczny projekt techniczny 11435, został zatwierdzony w lipcu 1982 r. a w dniu 1 września tego roku na po-





Zamówienie nr 106 na pochylni, krótko przed wodowaniem. Na rufie widnieje już nazwa *Riga* i herb Związku Radzieckiego.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

chylni CzSZ położono pierwszą sekcję nowego krążownika lotniczego *Riga* (oficjalnie zaliczony do okrętów marynarki wojennej ZSRR – 26 lipca 1982 r.) Początkowo przy okręcie nie prowadzono praktycznie żadnych prac, a z dniem 26 listopada 1982 przemianowano go na *Leonid Breżniew*, by ponownie przystąpić do prac 22 lutego 1983 roku. Kadłub wodowano 4 grudnia 1985 r. Wiosną 1986 roku głównym konstruktorem projektu 11435 został P. A. Sokołow (wcześniej – z-ca głównego konstruktora projektu 1153 i innych lotniskowców). Główny konstruktor W.F. Anikiejew w okresie 1986 – 1987 zamykał prace wykończeniowe *Baku*. Nowy krążownik lotniczy projektu 11435 z dniem 11 sierpnia 1987 roku otrzymał trzecią kolejną nazwę, tym razem – *Tbilisi*. Ze swoich poprzedników okręt zachował jedynie siłownię, bowiem jego architektura przypominała już „standardowy” lotniskowiec z ciągłym pokładem lotniczym i trampoliną na dziobie. Okrętowa nadbudówka wypróbowana na *Baku* pozostała bez zmian, poza tym po raz pierwszy w radzieckiej marynarce wojennej zastosowano burtowe podnośniki samolotów. Na poligonie „Nitka” od sierpnia 1985 rozpoczęto próby startu samolotu-laboratorium Su-27 ze specjalnie zbudowanej „trampoliny” o geometrii przyjętej w „piątym okręcie lotniczym”. We wrześniu 1985 rozpoczęto próby z lądowaniem samolotu za pomocą aerofiniszów. Poza tym w kompleksie „Nitka” kontynuowano próby z eksperymentalnymi wersjami maszyn Mig-27, MiG-29 i Su-25. Latem 1989 r. *Tbilisi* po raz pierwszy pojawił się na redzie Sewastopola, gdzie przeznaczono dla niego specjalne beczki i pływające nabrzeże. Do Głównej Bazy Floty Czarnomorskiej okręt nigdy nie wchodził, pozostając na zewnętrznej redzie. W końcu roku na pokładzie *Tbilisi* rozpoczęły się pierwsze wspólne lotniczo – konstrukcyjne próby uzbrojenia lotniczego.

Z datę oficjalnego wejścia do służby pierwszego i jedyne- go radzieckiego lotniskowca uważa się dzień 25 grudnia 1990 r. Tradycyjnie okręt został przyjęty z niedoróbkami, które moż-

na łatwo wytłumaczyć koniecznością oddania jednostki przed Nowym Rokiem, tak by zainkasować nagrody i premie. Banderę floty ZSRR podniesiono na okręcie co prawda jeszcze 4 października 1990 r., lecz z dniem 2 kwietnia 1991 zmieniono nazwę jednostki na *Admirał Floty Sowieckiego Sojuza Kuzniecow*. Wkrótce po sierpniowym puczu roku 1981 lotniskowiec zniknął z sewastopolskiej redy. Jako, że okręt od początku przeznaczony był dla Floty Północnej, był oficjalny powód by lotniskowiec szybko wyprowadzić z czarnomorskiego teatru działań. Rozpad ZSRR i pretensje Ukrainy do podziału Floty Czarnomorskiej zmusiły dowództwo marynarki wojennej już Rosji do wyprowadzenie jednostki na miejsce stałego bazowania. Od jesieni 1991 roku lotniskowiec *Kuzniecow* bazuje w Siewieromorsku, jednak dopiero w roku 1994 na jego pokładzie zaokrętowano samoloty Su-27K, szturmowce Su-25K i śmigłowce Ka-27PS. W okresie między 8 grudnia 1995 a 22 marca 1996 roku lotniskowiec odbył rejs na Morze Śródziemne, gdzie pełnił służbę bojową. W jej trakcie wszedł do syryjskiego portu Tartus (29 stycznia – 2 luty 1996) i La Valetta na Malcie. Do końca rejsu okręt praktycznie wypracował całkowicie resurs wszystkich wysokoprężnych agregatów prądotwórczych i drogę powrotną do Siewieromorska pokonał z pewnymi trudnościami na małej prędkości. Lotniskowiec odstawiono na remont bieżący do SRZ-35 („Siewmorput”) w Murmańsku, który trwał od 17 kwietnia 1996 do 29 lipca 1998 r. Jednostka regularnie uczestniczyła w morskich paradach na redzie Siewieromorska, jednak bardzo rzadko wychodziła w morze. W czasie letnich manewrów Floty Północnej w roku 2000 *Kuzniecow* uczestniczył w operacji próby ratowania załogi atomowego okrętu podwodnego *Kursk*. Dalsza służba lotniskowca trwa do dnia dzisiejszego i ma wzloty i upadki.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej S. Sobański



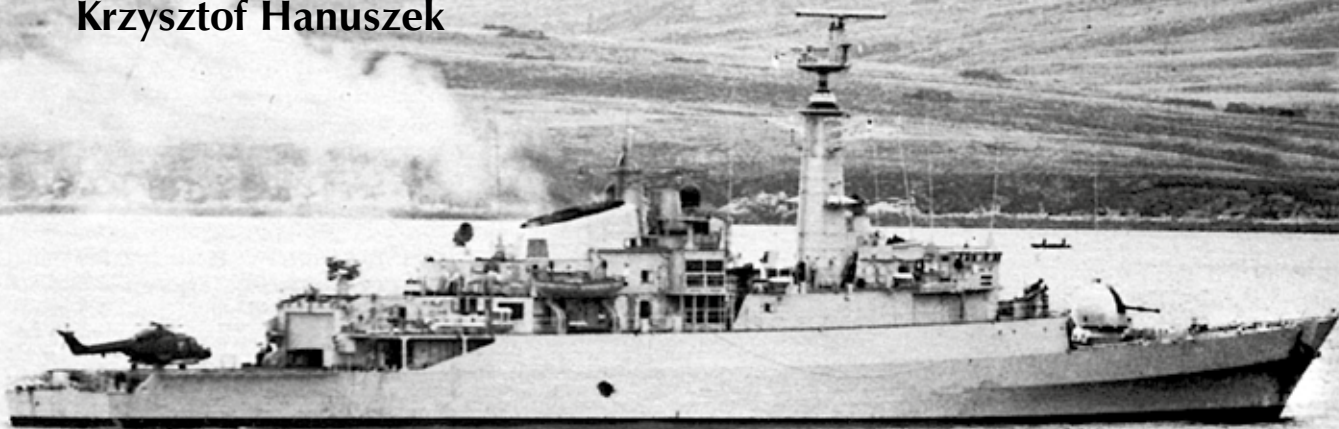
*Riga* po zmianie nazwy na *Tbilisi* w trakcie pierwszych prób morskich.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

*Tbilisi* po zmianie nazwy na *Admirał Sowieckiego Sojuza Kuzniecowa*, jednak stara nazwa nadal widnieje na burcie. Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik







Fregata *Antelope* była atakowana przez samoloty lotnictwa i marynarki. Czarna plama na burcie pod kominem to efekt trafienia 225 kg bombą, która następnie eksplodowała w czasie rozbrajania przez saperów. Fot. Royal Navy

## Argentyńskie lotnictwo morskie w wojnie o Falklandy

### Wstęp

Argentyńskie lotnictwo morskie odegrało w wojnie o Falklandy ważną rolę. Gwoli wyjaśnienia, należy odróżnić lotnictwo morskie (CANA = Comando de Aviación Naval Argentina), podległe dowództwu MW, od stanowiącego odrębny rodzaj sił zbrojnych lotnictwa wojkowego (FAA = Fuerza Aera Argentina = arg. siły powietrzne), pamiętać też trzeba o lotnictwie wojsk lądowych oraz skromnym komponencie lotniczym Morskiej Straży Granicznej. W „gorących” dniach wiosny 1982 roku CANA odnotowała na swoim koncie zarówno bolesne straty, jak i spektakularne sukcesy. O tym właśnie jest niniejszy artykuł do którego lektury zapraszam Czytelników.

### Argentyńskie lotnictwo morskie w przededniu wojny

Jeśli chodzi o organizację i sprzęt, to argentyńskie lotnictwo morskie dysponowało trzema eskadrami szturmowymi względnie myśliwsko – szturmowymi. Każda z nich wyposażona była w inny typ maszyn. Pierwsza dysponowała odrzutowymi samolotami szkolno – bojowymi typów MB-326 oraz MB-339 (siedem i dziesięć odpowiednio), w trakcie wojny dodatkowo przydzielono jej turbośmigłowe maszyny typu T-34. Druga eskadra znajdowała się dopiero w fazie pozyskiwania sprzętu i szkolenia personelu. Miała otrzymać z Francji czternaście samolotów typu „Super Etendard” oraz dwadzieścia lotniczych pocisków przeciwokrętowych „Exocet”

AM-39. Przewidywano, że dziesięć maszyn będzie stanowić trzon grupy lotniczej lotniskowca *Veinticinco de Mayo*, zaś pozostałe będą w rezerwie. W chwili argentyńskiej inwazji na Falklandy z Francji dostarczono zaledwie kilka maszyn. Tymczasem główny oręż jedynej argentyńskiej lotniskowca stanowiła eskadra samolotów A-4 „Skyhawk” dysponująca ośmioma sprawnymi maszynami. W tym miejscu autor pozwoli sobie zaznaczyć, że niektóre publikacje podają większą liczbę samolotów i śmigłowców w posiadaniu argentyńskiego lotnictwa morskiego. Wyliczenia autora należy traktować jako liczbę najmniejszą, możliwą obejmującą maszyny z całą pewnością sprawne technicznie. Rozpoznanie, oraz zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów podwodnych zapewniały dwie eskadry wyposażone w samoloty rozpoznawcze (ZOP) patrolowe P-2 „Neptune” (dwa lub cztery) bazowania lądowego oraz S-2 „Tracker”, których posiadano pięć, operowały tak z baz lądowych, jak i z lotniskowca. Śmigłowce zgrupowano w dwóch eskadrach; jedna liczyła siedem maszyn typu „Alouette” III oraz dwa „Lynx” (te ostatnie przeznaczone specjalnie dla niszczycieli typu 42) a druga miała w swoim składzie pięć ciężkich śmigłowców „Sea King”. Wykonywanie zadań transportowych spoczywało na barkach dwóch eskadr „logistycznych” każda wyposażona w trzy samoloty L-188 „Electra” lub Fokker F-28. Lotnictwo morskie dysponowało własnym ośrodkiem szkolenia wraz z odpowiednimi samolotami, kilka

z nich typu T-34 przydzielono jednostce szturmowej. Do wyliczonych powyżej śmigłowców oraz samolotów transportowych doszło jeszcze kilka innych maszyn, w tym doraźnie zmobilizowanych cywilnych. Jak widać pod względem jakościowym, szczególnie w aspekcie możliwości bojowych oraz wieku, a co za tym idzie stopnia zużycia technicznego, argentyńskie lotnictwo morskie przedstawiało bardzo zróżnicowany obraz.

### Działania argentyńskiego lotnictwa morskiego z pokładów okrętów

Główną rolę, jeśli chodzi o morsko-lotniczy aspekt, w pierwszych działaniach argentyńskiej MW, to jest operacjach desantowych odegrały obie eskadry śmigłowców. Na lotniskowcu *Veinticinco de Mayo* zaokrętowane były śmigłowce typu „Sea King”, jedną maszynę tego typu miał też na pokładzie lodołamacz *Almirante Irizar*. Śmigłowce te wysadziły na ląd w rejonie Port Stanley jedną kompanię piechoty morskiej. Również w operacji zajęcia Georgii Południowej uczestniczył należący do MW śmigłowiec typu „Alouette” III. Gdy trzon argentyńskiej floty wyszedł w morze by stawić czoła Royal Navy na pokładzie lotniskowca znajdowała się grupa lotnicza w składzie osiem samolotów A-4 „Skyhawk”, dwa samoloty „Tracker” oraz trzy śmigłowce „Sea King”. Maszyny typu „Tracker” wykonywały loty rozpoznawcze, dnia 1 maja samolot tego typu zlokalizował siły brytyjskie około 300 mil morskich na południowy

wschód od macierzystego lotniskowca. Nazajutrz planowano wykonanie uderzenia bombowego na jednostki przeciwnika. Po nocnych przygotowaniach, o świcie 2 maja, „Skyhawk” z podwieszonymi bombami ustawiono na pokładzie, a piloci zajęli miejsca w kokpitach. Jednak niesprzyjające warunki uniemożliwiły start. Ostatecznie, po utracie krążownika *General Belgrano* – wraz z którym na dno poszedł też zaokrętowany śmigłowiec typu „Alouette” III – działania ofensywne sił nawodnych przerwano. Po kilku dalszych dniach bezowocnego krążenia po morzu argentyńskie okręty, w tym lotniskowiec *Veinticinco de Mayo*, powróciły do baz. Z lotniskowca wyokrętowano jego grupę lotniczą, która odtąd miała operować z baz lądowych. Również śmigłowce pokładowe niektórych innych okrętów przeniesiono na ląd. Późniejsze działania wszystkich tych maszyn zostaną opisane w dalszej części artykułu.

#### Działania samolotów „Skyhawk” z baz lądowych

Po ostatecznej wycofaniu się dużych jednostek nawodne do portów i na wody przybrzeżne samoloty A-4 „Skyhawk” skierowano do działań z baz lądowych. Od 12 kwietnia maszyny te stacjonowały na lotnisku Rio Grande na Ziemi Ognistej (z bazy tej operować miała większość samolotów marynarki). Minął jeszcze ponad miesiąc nim weszły do akcji. W tym miejscu autor winien jest Czytelnikowi kilka słów wyjaśnień. Opublikowany na łamach „OW” nr 70 artykuł mojego autorstwa, dotyczący zatopienia brytyjskich fregat typu 21, dość długo „leżakował”. Obecnie, bogatszy o inne materiały bibliograficzne mogę dokonać rewizji przedstawionego tam biegu wydarzeń.

Porównując dostępne relacje, szczególnie konfrontując ze sobą argentyńskie i brytyjskie, można z całą pewnością stwierdzić, że A-4 „Skyhawk” lotnictwa, pilotowany przez kpt. Carballo nie uzyskał trafienia we fregatę *Ardent*, natomiast poważne uszkodzenia spowodowali atakujący w drugiej kolejności piloci „Daggerów”. Jeśli dowódca i załoga brytyjskiej fregaty sądzili, że ich kłopoty na tym się skończyły, to byli w błędzie. Wówczas bowiem nadleciała trójka „Skyhawków” marynarki, które pilotowali kmdr por. A. J. Philippi (dowódca), por. J. C. Arca i ppor. G. M. Marquez. Okręt został celnie zbombardowany, po jednym trafieniu uzyskali dowódca argentyńskiej formacji oraz por. Arca.

Maszyna drugiego z wymienionych została lekko uszkodzona ogniem broni maszynowej, nie mógł natomiast jak pisałem w poprzednim artykule uniknąć rakiety plot. „Sea Cat”, bowiem jej wyrzutnia została zniszczona w trakcie ataku „Daggerów”. Ostatecznie, wobec poważnych uszkodzeń, pożaru i pogłębiającego się przechyłu, załoga opuściła okręt, który później zatonął. Tak udany atak nie miał jednak szczęśliwego dla Argentyńczyków finału, bowiem zostali przechwyceni przez „Harriery” i wszyscy zestrzeleni. Jak wiemy ppor. Marquez zginął, natomiast dwaj pozostali piloci uszli z życiem. Dramatyczne okoliczności uratowania por. Arca zostały już opisane (patrz „OW” nr 70). Co się tyczy kmdr por. Philippi, to po katapultowaniu opadł na spadochronie do morza, o własnych siłach dopłynął do brzegu, a następnie kilka dni oczekiwał na zabranie przez argentyński śmigłowiec, w międzyczasie pomocy udzielili mu lokalni mieszkańcy.

Po raz drugi „Skyhawk” marynarki weszły do akcji 23 maja, był to klucz czterech samolotów za sterami których siedzieli kmdr por. R. A. Fox (dowódca), por. M. Benitez, kmdr por. C. Zubizarreta i por. C. Oliveira. Z przyczyn technicznych do bazy zawrócić musiał por. Oliveira. Trzy pozostałe maszyny zaatakowały fregatę *Antelope*, którą uprzednio atakowały „Skyhawk” lotnictwa. Porównując dostępne relacje obydwu stron nasuwa się wniosek, że obie bomby które trafiły w *Antelope*, będąc ostatecznie przyczyną zagłady okrętu zostały wcześniej celnie zrzucone przez samoloty lotnictwa. Natomiast piloci marynarki nie osiągnęli trafień, kmdr Zubizarreta nie mógł nawet z powodu awarii zrzucić bomb. Według jednej z wersji bezskutecznie zaatakowanym okrętem był niszczyciel *Antrim* jest to jednak mało prawdopodobne. Powrót do bazy nie obył się dla dowódcy argentyńskiej formacji bez problemów technicznych, natomiast dla innego pilota miał tragiczny finał. Kmdr por. Zubizarreta lądował z bombami, których jak wiemy nie mógł zrzucić. Z powodu przeciążenia maszyny, podczas lądowania pękła jedna z opon i samolot wypadł z pasa. Pilot katapultował się, jednak na skutek nieprawidłowego działania systemu ratunkowego nie nastąpiła separacja i kmdr por. Zubizarreta uderzył o ziemię przypięty do fotela ponosząc śmierć na miejscu. Okazało się natomiast, że samolot odniósł stosunkowo niewielkie uszkodzenia i został wyremontowany. Jest to rzadki przypa-

dek by maszyna „przeżyła” pilota który się z niej katapultował.

Poniesione straty w ludziach i sprzęcie skłoniły dowództwo argentyńskie do wycofania eskadry „Skyhawków” marynarki z dalszych działań bojowych, aby zachować jej zdolność operacyjną na przyszłość.

#### „Super Etendard” w akcji

Gdy Argentyńczycy lądowali na Falklandach z Francji dostarczono zaledwie pięć samolotów „Super Etendard” i taką samą liczbę pocisków „Exocet” w lotniczej wersji AM-39. Również szkolenie pilotów tych maszyn nie wyszło z fazy wstępnej. Ponieważ Francja nałożyła embargo na dalsze dostawy aż do zakończenia konfliktu, przed kmdr Jorge Colombo dowódcą eskadry „Super Etendardów”, stanęło niełatwe zadanie doprowadzenia podległej mu jednostki do gotowości bojowej. Personel latający eskadry podzielono na dwuosobowe zespoły w składzie: kmdr Jorge Colombo i por. Carlos Machetanz, kmdr por. Augusto Badecarratz i por. Armando Mayora, kmdr por. Roberto Agotegarray i por. Jose R. Mariani, kmdr por. Roberto Curilovic i por. Julio H. Barraza, kmdr por. Alejandro Francisco i por. Luis Collavino. Każda para składała się z jednego starszego, bardziej doświadczonego pilota będącego dowódcą oraz młodszego stopniem bocznego. Szkolenie prowadzono dalej w tych ramach, chodziło o stworzenie dwuosobowych zespołów, które będą zgrane a w sytuacji bojowej „zrozumieją się bez słów”. Jak już zaznaczono szkolenie pilotów na samolotach „Super Etendard” nie wyszło jeszcze z początkowej fazy, a Francuzi odmówili dalszej współpracy. Dlatego taktykę użycia samolotów i metody współdziałania musiano opracować we własnym zakresie. To samo dotyczyło czysto technicznego aspektu doprowadzenia maszyn i ich systemów uzbrojenia do pełnej używalności. Dodatkowo lotnicy musieli opanować niełatwą sztukę tankowania w powietrzu, bowiem zasięg samolotów, nawet z dodatkowym zbiornikami paliwa był niewystarczający do atakowania przeciwnika operującego na wielkich przestrzeniach pld. Atlantyku. Wszystkie trudności sukcesywnie eliminowano. Taktykę wykorzystania bojowego, szczególnie ataków rakietowych, ćwiczone we współdziałaniu z jednostkami nawodnymi floty, głównie niszczycielami brytyjskiego typu 42 które pełniły rolę „celów”. Problem tankowania w powietrzu rozwiązano we



współdziałaniu z lotnictwem, które udostępniło posiadane „samoloty cysterny” typu KC-130. Po trzech tygodniach intensywnych przygotowań eskadra osiągnęła gotowość bojową. Niestety liczba samolotów uległa redukcji do czterech, bowiem piątą maszynę musiano przeznaczyć do „kanibalizacji technicznej” celem zapewnienia części zmiennych dla pozostałych.

Od 21 kwietnia eskadra samolotów „Super Etendard” oczekiwała na wejście do działań bojowych w bazie Rio Grande. Wprowadzono system dyżurów bojowych. Rankiem przygotowywano dwie maszyny do lotu, a uprzednio wyznaczona para lotników oczekiwała w gotowości na rozkaz startu. Konfiguracja podwieszonych gotowych do akcji samolotów była następująca: pod lewym skrzydłem pocisk przeciwokrętowy AM-39 „Exocet” a pod prawym, dla zwiększenia zasięgu i wyważenia maszyny w locie, dodatkowy zbiornik paliwa na 1100 litrów.

Już 1 maja rozpoznanie dostarczyło informacji o potencjalnym celu. Jako pierwsi wystartowali dowódca eskadry wraz ze swym bocznym. Jednak por. Machetanz nie mógł z przyczyn technicznych uzupełnić paliwa w locie i oba samoloty zawróciły. Rozczarowanie pierwszym niepowodzeniem trwało krótko. „Wielki dzień” dla argentyńskich lotników nadszedł już wkrótce. Rankiem 4 maja rekonesans przeprowadził samolot patrolowy – rozpoznawczy typu P-2 „Neptune” (d-ca załogi kmdr por. P. Lesto), który wystartował z lotniska Rio Grande. Maszyna wykryła okręty płynące w awangardzie brytyjskiej floty; były to między innymi niszczyciele *Sheffield* i *Coventry* oraz fregata *Plymouth*. Niebawem w powietrze wzbily się dwa samoloty „Super Etendard” za sterami których siedzieli kmdr por. Augusto Badecarratz i por. Armando Mayora. Po przelecie 250 km oba „Super Etendardy” uzupełniły paliwo z samolotu „latającej cysterny”. Dalej z zachowaniem ciszy radiowej leciały na wysokości ok. 40-50 m z prędkością 900 km/h. Taki lot wymagał od pilotów dużej koncentracji i wysiłku, szczególnie, że musieli przelecieć przez strefę złej pogody z niskim pułapem chmur, silnym wiatrem i wysokimi falami ale ten ostatni czynnik był o tyle korzystny że utrudniał odczyty stacji radiolokacyjnych wykrywających obiekty na niskim pułapie. W odległości 46 km od brytyjskich okrętów argentyńskie maszyny wzniosły się na 150 m i włączyły pokładowe stacje ra-

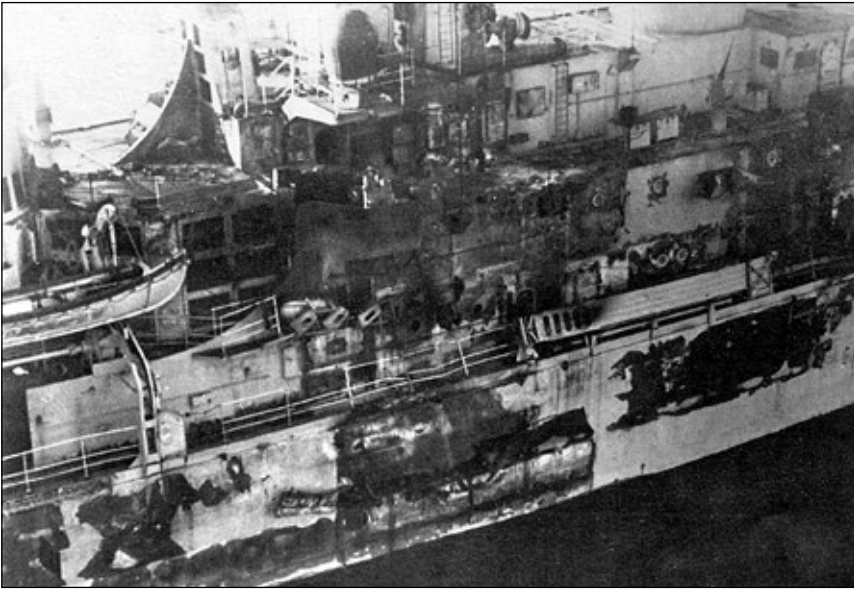


Argentyński samolot szturmowy „Super Etendard”.

Fot. „World Military Aviation”

diolokacyjne które pracowały przez 30 sekund, było to konieczne aby określić zamiar na cel i wprowadzić (co było dokonywane automatycznie przez stosowne systemy samolotu) te dane do układu naprowadzania pocisków. Okręty brytyjskie znajdowały się na kącie kursowym 40° względem samolotów. Argentyńskie maszyny zostały wykryte przez fregatę *Plymouth*, lecz i tak znajdowały się poza zasięgiem jej uzbrojenia plot. Argentyńczycy odpalili pociski w odległości 37 km od okrętów, samoloty natychmiast zawróciły odlatując na wysokości ok. 30 m. Na niszczycielu *Sheffield* – a on był jednym z namierzonych okrętów – zupełnie nie zdawano sobie sprawy z grożącego niebezpieczeństwa. Radar niszczyciela wyłączono (pechowo radar *Coventry* był też niesprawny z powodu awarii) aby nie zakłócał działania systemu łączności satelitarnej przy pomocy którego kontaktowano się z Londynem. Ponadto obniżono na krótko stopień gotowości bojowej aby dać załodze chwilę odpoczynku. Tymczasem pociski leciały w kierunku okrętów według wcześniej wprowadzonych danych. W odległości 12-15 km od obiektu ataku, cel uchwyciła aktywna głowica radiolokacyjna jednego z pocisków. „Exocet” samonaprowadzał się na niszczyciel lecąc na wysokości 2-3 m. Dwaj obserwatorzy na pomoście *Sheffielda* oraz załoga przelatującego w pobliżu śmigłowca „Lynx” z niszczyciela *Glasgow* wykryli pocisk (właściwie widoczny był płomień i dym wydzielany przez silnik raketowy) niemal równocześnie na cztery – sześć sekund przed trafieniem. „Exocet” uderzył w prawą burtę *Sheffielda* na wysokości 1,8 m powyżej linii wodnej. Przebił poszycie, rozerwał rozchodowy zbiornik paliwa, przeleciał przez kambuz i zatrzymał się pomiędzy przednim przedziałem siłowni a centrum obrony przeciwawaryjnej. Ostatnie z wymienionych

pomieszczeń stało się niezdadnym do użytku, co miało negatywny wpływ na dalszy rozwój sytuacji. Głowica pocisku nie wybuchła ale pożar wywołały resztki nie zużytego paliwa raketowego, dodatkowo ogień podsycało paliwo wyciekające z uszkodzonego zbiornika okrętu. Do wykończenia wnętrza niszczyciela szeroko zastosowano PCV i inne tworzywa sztuczne, które teraz zaczęły się palić. Ogień rozprzestrzenił się „idąc” po izolacjach przewodów i tym sposobem ogarniał kolejne pomieszczenia. Spalaniu tworzyw sztucznych towarzyszyło wydzielanie gęstego dymu zawierającego silnie trujący fosgen. Miało to dwójakiego rodzaju skutki: ograniczało widoczność w zadymionych przedziałach i uniemożliwiała przebywanie w nich bez indywidualnych aparatów oddechowych których na okręcie nie było wystarczającej ilości. Niszczyciel utracił zasilanie w energię elektryczną, skutkiem czego przestał działać system wentylacyjny co uniemożliwiała usunięcie dymu poprzez przewietrzenie jednostki, jej wnętrze stało się praktycznie niedostępne. Co gorsza z powodu braku zasilania przestały pracować pompy gaśnicze. W celach oszczędnościowych nadbudówki okrętu wykonano ze stopów lekkich na bazie aluminium, teraz pod wpływem gorąca szybko rozgrzały się niemal do białości w strefie pożaru, co stanowiło dodatkowe utrudnienie dla ludzi walczących o uratowanie jednostki. Z uwagi na luźny szyk w jakim płynęły brytyjskie okręty na innych jednostkach nie od razu zorientowano się w jak tragicznej sytuacji znajduje się niszczyciel *Sheffield*. Dopiero po pewnym czasie przybyła z pomocą fregata *Arrow* a potem *Yarmouth*. Pierwsza z wymienionych dostarczyła przenośne agregaty prądowocze, ale na skuteczną akcję ratunkową było już za późno. Po upływie pięciu godzin od trafienia „Exoce-

Wypalony kadłub niszczyciela *Sheffield* krótko przed zatonięciem.

Fot. Royal Navy

tem” dowódca niszczyciela komandor Salt wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Spośród jego załogi 20 ludzi zginęło a dalszych 24 odniosło rany. Po pewnym czasie ogień sam wygasł ale *Sheffield* był już tylko wypalonym wrakiem. Cofnijmy się w tym miejscu w czasie i spójrzmy co stało się z drugim „Exocetem”. Fregatę *Plymouth* wykrył nadlatujący pocisk z 40 sekundowym wyprzedzeniem dzięki czemu zdążyła wystrzelić z wyrzutni „Corvus” ładunki dipoli które skutecznie zmyliły rakietę – ta nie znalazła innego celu i spadła do morza. *Sheffield* a właściwie jego wrak był holowany przez fregatę *Yarmouth*. Ostatecznie zatonął w sztormie 10 maja na pozycji 53°S i 57°W. W tym miejscu rodzi się pytanie po co właściwie holowano, zamiast zatopić jednostkę która już na pierwszy rzut oka była w stanie wykluczającym opłacalność remontu? Kolejną pożywką dla różnorakich spekulacji był fakt, że po wojnie wrak penetrowany był przez specjalistyczne jednostki podwodne, co tłumaczono koniecznością wydobycia tajnego sprzętu elektronicznego (komputerowe systemy dowodzenia i łączności). Pojawiła się teoria o obecności na pokładzie broni jądrowej w postaci atomowych bomb głębinowych choć brytyjski rząd odmówił komentarzy w tej sprawie. Podsumowując należy stwierdzić, że Argentyńczycy przeprowadzili niemal podręcznikowy atak odnosząc sukces. Nie od rzeczy jest zauważyć, że Brytyjczycy mieli pecha a o trafieniu *Sheffielda* zadecydował niekorzystny zbieg okoliczności – lecz ten czynnik, choć nieuchwytny, często decyduje o zwycięstwie lub klęsce. Natomiast

fregata *Plymouth* w porę wykryła grożące niebezpieczeństwo i skutecznie użyła środków przeciwdziałania – we współczesnej wojnie morskiej o przetrwaniu decydują sekundy.

Po akcji z 4 maja, Argentyńczykom pozostały jeszcze trzy pociski AM-39. Postanowili wykorzystać je do zaatakowania najwartościowszych okrętów brytyjskich – lotniskowców. Tymczasem pojawiły się komplikacje. Mocno wyeksploatowane samoloty typu „Neptune”, dla których brakowało na dodatek części zamiennych, ostatecznie odmówiły posłuszeństwa. Szybko stało się jasnym, że maszyny typu „Tracker” (ani żadne inne samoloty w dyspozycji Argentyńczyków) nie są w stanie zastąpić ich w roli maszyn wykrywających cele dla „Super Etendardów”. Podjęto więc próby znalezienia alternatywnej metody zlokalizowania brytyjskich okrętów. W Port Stanley rozmieszczone były argentyńskie posterunki radiolokacyjne, które przez cały czas trwania konfliktu śledziły brytyjskie samoloty. Analizując trasy dolotu i odlotu pokładowych maszyn „Sea Harrier” można było ze względną dokładnością określić położenie nieprzyjacielskich lotniskowców. Pierwszą próbę ataku, opierając się na tak wypracowanych danych, podjęto 23 maja. Para kmr por. Roberto Agotegaray i por. Jose R. Mariani bez przeszkód doleciała w rejon domniemanego manewrowania brytyjskich okrętów, jednak pomimo kilkakrotnego uruchamiania pokładowych stacji radiolokacyjnych nie zdołała zlokalizować jakiegokolwiek celu. Nie zrażeni niepowodzeniem Argentyńczycy podjęli kolejną próbę dwa

dni później. Był to 25 maja – argentyński dzień niepodległości – odpowiednio „uczcił” go atak na brytyjską flotę. Początkowe trudności organizacyjne, żaden z samolotów „latających cystern” nie znajdował się akurat w dyspozycji, opóźniły start pary kmr por. Roberto Curilovic i por. Julio H. Barraza, lecz gdy już znaleźli się w powietrzu wszystko przebiegało zgodnie z planem. Maszyny bez dodatkowych komplikacji uzupełniły paliwo w locie. Gdy samoloty znalazły się w rejonie przypuszczalnego manewrowania nieprzyjacielskich jednostek zwiększyły pułap lotu i uruchomiły pokładowe stacje radiolokacyjne. Piloci odpalili swoje rakiety z odległości 48 km obierając za cel duży okręt, jak się później okazało lotniskowiec *Hermes*. Niestety pociski zostały zmyłone przez dipole wystrzelone z jednostek eskorty oraz przez brytyjskie śmigłowce pokładowe. W tym miejscu konieczna jest mała dygresja. W międzyczasie do brytyjskiej floty dołączył zmobilizowany kontenerowiec *Atlantic Conveyor*, który pełnił funkcje transportowca lotniczego. Dostarczał samoloty „Harrier” stanowiące uzupełnienie, maszyny te przebazowano na lotniskowce. Miał też zaokrętowane trzy (czwarty odleciał wcześniej) ciężkie śmigłowce „Chinook”, sześć (według innych danych pięć) średnich maszyn typu „Wessex” i jedną typu „Lynx” oraz znaczne zapasy materiałowe różnego rodzaju. Statek miał na pokładzie ustawioną wysoką zasłonę z trzech rzędów kontenerów chroniącą lądowisko. Dawało to bardzo dużą skuteczną powierzchnię odbicia radiolokacyjnego. Nic dziwnego, że urządzenia samonaprowadzające jednego ze zmylonych przez dipole „Exocetów” uchwyciły jednostkę i skierowały się na nią. Drugi pocisk spadł do morza nie czyniąc szkody. *Atlantic Conveyor* został trafiony i ogarnięty pożarem. Spośród 146 osób znajdujących się na pokładzie zginęło 12 ludzi, w tym kapitan, leciwy już Ian North, który w czasie II wojny światowej aż dwukrotnie przeżył zatopienie, cóż „do trzech razy sztuka”... Choć statek nie zatonął od razu (poszedł na dno dopiero 30 maja) to wypalił się całkowicie a zniszczeniu uległy wszystkie znajdujące się na pokładzie śmigłowce oraz transportowane zapasy. Tymczasem argentyńskie samoloty bezpiecznie powróciły do bazy, w drodze powrotnej jeszcze raz uzupełniając paliwo.

Argentyńczykom pozostał już tylko jeden pocisk „Exocet” w wersji lotniczej. Misje w której miano go wykorzystać za-



Dogorywający wrak kontenerowca *Atlantic Conveyor*.

Fot. Royal Navy

planowano szczególnie starannie. Atak miała przeprowadzić para kmdr por. Alejandro Francisco i por. Luis Collavino. W rakietę uzbrojony samolot dowódcy, druga maszyna leciała na wypadek gdyby stacja radiolokacyjna pierwszej okazała się niesprawna, wówczas miała dostarczyć niezbędnych danych do odpalenia „Exoceta”. Dodatkowo samolotom „Super Etendard” marynarki towarzyszyły cztery maszyny typu A-4 „Skyhawk” lotnictwa uzbrojone w zwykłe bomby. Ich pilotami byli ochotnicy. Plan przewidywał, że po odpaleniu rakiet samoloty uzbrojone w bomby polecą w jej śladzie a następnie zbombardują trafiony i uszkodzony, jak optymistycznie zakładano, nieprzyjacielski lotniskowiec. Próbę realizacji tych śmiałych zamiarów podjęto 30 maja. Szóstka samolotów dwukrotnie uzupełniała paliwo podczas dolotu do celu. Pokładowa stacja radiolokacyjna samolotu, którego pilotował kmdr por. Francisco uchwyciła w odległości ponad 80 km duży cel, jak się później okazało lotniskowiec *Invincible*. Po dokonaniu wszystkich niezbędnych czynności przed startowych argentyński pilot odpalił rakietę, po czym oba „Super Etendardy” zawróciły, zaś cztery „Skyhawki” kontynuowały lot. Tymczasem na kursie „Exoceta” i podążających za nim samolotów znajdowały się niszczyciel *Exeter* oraz fregata *Avenger*. Urządzenia WRE niszczyciela wykryły emisję stacji radiolokacyjnej nieprzyjacielskiego samolotu. Natychmiast przystąpiono do przeciwdziałania. Z pokładu lotniskowca wystartował śmigłowiec wyposażony w środki służące zmyleniu urządzeń samonapro-

wadzających rakiet. Dzięki szybkiej reakcji udało się zmylić nieprzyjacielski pocisk, a dodatkowo *Exeter* zestrzelił rakietami plot. typu „Sea Dart” jeden z argentyńskich samolotów. Pozostałe wykonały nieskuteczny atak bombowy. Z do końca niewyjaśnionych przyczyn jeszcze jedna maszyna została utraczona. W drodze powrotnej już tylko cztery samoloty: dwa „Super Etendard” i dwa „Skyhawk” uzupełniły po raz trzeci paliwo z „latającej cysterny” a następnie powróciły do bazy. Po dziś dzień ocaleni piloci „Skyhawków” uporczywie twierdzą że tego dnia uszkodzony został brytyjski lotniskowiec *Invincible* – jednostkę spowitą kłębam dymu mieli jakoby widzieć na własne oczy. W świetle znanych faktów tezy tej nie da się podtrzymać. Nie wyjaśniono natomiast w pełni co stało się z odpaloną raketą, wydaje się, że spadła do morza, choć dowódca fregaty *Avenger* twierdzi, że dowodzona przez niego jednostka zestrzeliła ją ogniem broni lufowej, to taka ewentualność jest jednak bardzo mało prawdopodobna.

Jakby na rzecz nie spojrzeć, Argentyńczycy nie dysponowali już ani jednym pociskiem przeciwokrętowym w wersji lotniczej. W zaistniałej sytuacji kmdr Colombo podjął decyzję o przygotowaniu swojej jednostki do wykonywania ataków przy użyciu zwykłych bomb lotniczych. Nim jednak osiągnięto zadowalający poziom celności podczas ćwiczeń wojna dobiegła końca.

Opis działań „Super Etendardów” nie byłby pełen bez odnotowania, że bardzo poważnie obawiano się ataku brytyjskich sił specjalnych na bazę Rio Grande. Dlatego przedsięwzięto cały szereg

środków zabezpieczających. Po zapadnięciu zmroku cenne samoloty odholowywano na pobliską drogę, gdzie były maskowane i pilnie strzeżone. Do ochrony lotniska wydzielono wzmocniony batalion piechoty morskiej, dodatkowo teren wokół był patrolowany z powietrza przez śmigłowce „Alouette” III marynarki.

### Argentyńskie lotnictwo morskie na Falklandach

Wkrótce po opanowaniu Falklandów, grupa oficerów argentyńskiego lotnictwa morskiego

dokonała inspekcji lotniska w Port Stanley, jedyne takiego obiektu na Falklandach z asfaltowym pasem startowym, pod kątem jego przydatności jako miejsca bazowania samolotów bojowych. Uznano jednak, że pas startowy jest zbyt krótki a podejście do lądowania trudne. Aby uczynić z lotniska dogodną bazę, należało by przedłużyć pas startowy, powiększyć płaszczyzny postojowe oraz zainstalować dodatkowe urządzenia nawigacyjne. Nawet jeśli by tego dokonano, to jeszcze pozostawał problem należytego zabezpieczenia lotniska pod względem technicznym – logistycznym (zapasy części zamiennych, urządzenia obsługi naziemnej etc.). Kolejnym argumentem przemawiającym przeciwko lotnisku w Port Stanley jako bazie były panujące tam przez większość czasu niesprzyjające warunki meteo, co groziło niemal permanentnym „uziemieniem” ewentualnie przebazowanym tam samolotom. Ostatecznie zdecydowano, że omawiane lotnisko miało jedynie służyć jako awaryjne miejsce lądowania. W tym celu miano, według niektórych źródeł, zainstalować aerofiniszery (poza lotniskowcem takowe urządzenia znajdowały się na lotnisku Espora, gdzie ćwiczone lądowania) jednak o ile wiadomo ostatecznie tego nie dokonano.

Mimo wszystko uznano, że garnizon Falklandów nie może być całkowicie pozbawiony lotniczego komponentu. Dlatego na wyspy przebazowano samoloty i śmigłowce armii, lotnictwa oraz własne MW. Dnia 23 kwietnia przeleciały na Falklandy cztery MB-339 dwa i T-34, dwa dalsze T-34 przebazowano na wyspy sześć dni później (alternatywnie po-



dawana jest odwrotna kolejność przelotów maszyn: dwa MB-339 i cztery T-34 dnia 23 kwietnia, zaś 29 kwietnia kolejne dwa MB-339). Samoloty wykonywać miały loty rozpoznawcze, osłaniać podchodzące do lądowania maszyny transportowe i łącznikowe oraz patrolować nad zajęтым terytorium, a w przypadku lądowania Brytyjczyków zwalczać cele nawodne i naziemne. Dodatkowo na Falklandy przerzucono sekcje lotniczą Morskiej Straży Granicznej (podporządkowana operacyjnie marynarce) w składzie dwa samoloty i jeden śmigłowiec. Maszyny te miały głównie realizować zadania poszukiwawczo – ratownicze oraz transportowo – ewakuacyjne, ewentualnie inne jakie dyktowały by okoliczności. Dnia 12 kwietnia na wyspy przybył śmigłowiec „Puma” zaś 19 i 30 kwietnia po jednym samolocie typu „Skyvan”. Początkowo wszystkie maszyny bazowały na lotnisku Port Stanley. Później jeden „Skyvan” oraz wszystkie T-34 przebazowano na lotnisko Pebble Island. Był to niefortunny wybór, gdyż jego pas startowy miał trawiastą nawierzchnię, bowiem w czasie pokoju przeznaczony był dla lekkich samolotów pocztowych i sanitarnych. Cięższe argentyńskie samoloty często grzęzły co znacznie ograniczało możliwość ich wykorzystania.

Prawdziwa wojna zaczęła się dla sił bazujących na Falklandach wraz z brytyjskim bombardowaniem 1 maja. Podczas ataku „Harrierów” na lotnisko w Port Stanley zniszczeniu uległo 30 beczek paliwa lotniczego oraz magazyn części zamiennych. Uszkodzony został też jeden „Skyvan”. Na szczęście nie poniesiono strat w ludziach. Szczególnie zniszczenie magazynu części zamiennych okazało się być dotkliwą stratą i miało duży wpływ na zdolność operacyjną samolotów. Uszkodzony podczas nalotu „Skyvan” został odholowany w bezpieczne, jak sądzono, miejsce na uboczu, ale jak się okazało grunt był tak grząski, że przednie podwozie głęboko zapadło się w ziemię. Maszyna nie była już potem wykorzystywana. Już po nalocie w powietrzu znalazł się klucz trzech T-34, które pilotowali porucznicy Pereyra (dowódca), Manzanella i Uberti. Ich zadaniem było przechwycenie brytyjskich śmigłowców, których obecność w powietrzu meldowano. Jednak z myśliwych stali się zwierzyną, bowiem zostali przechwyceni przez „Harriery” 801 dywizjonu FAA za sterami których siedzieli kmdr por. Ward i por. Watson. Obaj zaatakowali niezwykle agresywnie prowadząc ogień z działek. Kmdr

por. Ward trafił samolot por. Manzanella jednym pociskiem (który nie eksplodował) w osłonę kokpitu i o mały włos nie zderzył się ze swoją niedoszłą ofiarą. Również drugi „Harrier” ledwo minął inny argentyński samolot którego pilotował por. Pereyra. Argentyńczycy odrzucili podwieszane uzbrojenie, skryli się w chmurach gdzie „zgubili” swoich prześladowców, a następnie w komplecie bezpiecznie wylądowali.

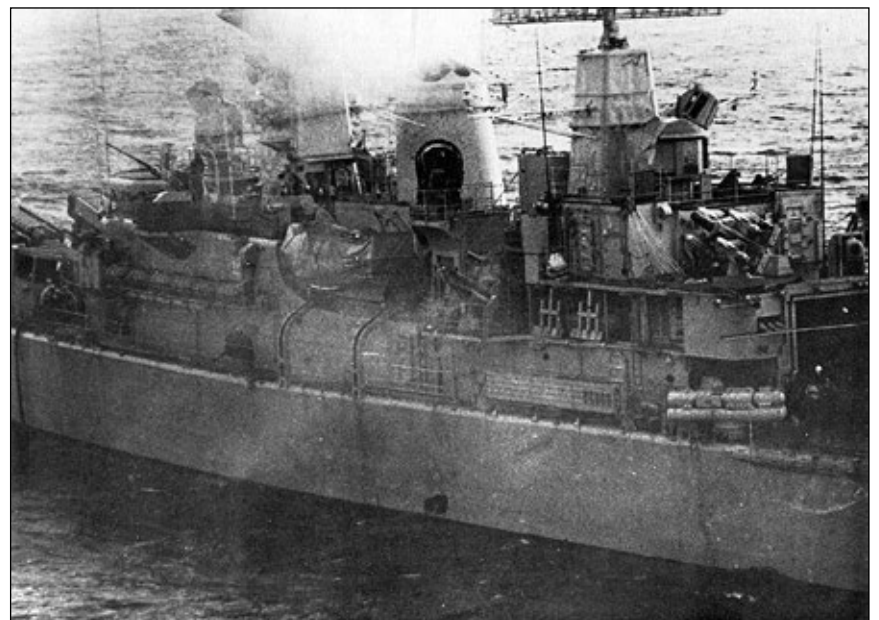
Pierwszy samolot marynarka utraciła 3 maja, gdy podczas podchodzenia do lądowania po wykonanym locie rozpoznawczym rozbił się jeden MB-339. Pilotujący go por. Carlos Benitez zginął. Według niektórych źródeł 9 maja ostrzał z morza zniszczył śmigłowiec „Puma”, ale Brytyjczycy zdobyli w rejonie Port Stanley jedną maszynę tego typu. Przykryty siatkami maskującymi śmigłowiec miał zdemontowane łopaty wirnika głównego. Nie wykluczone jednak, że była to maszyna należąca do armii. Ciężkie straty poniesiono w wyniku ataku brytyjskich sił specjalnych na lotnisko Pebble Island nocą 15 maja. Nie licząc maszyn należących do lotnictwa, zniszczeniu uległ jeden „Skyvan” oraz wszystkie cztery T-34. Gdy Brytyjczycy lądowali pod San Carlos 21 maja, argentyńskie dowództwo nie miało pełnego obrazu sytuacji. Dlatego pojedynczy MB-339 pilotowany przez por. Guillermo O. Crippa przeprowadził rozpoznanie wód San Carlos. Zaatakował npr. i ogniem działek fregatę *Argonaut*, którą mylnie zidentyfikował jako niszczyciel typu 42. Jednostka otrzymała 14 trafień odnosząc

powierzchnowe uszkodzenia, trzech członków załogi odniosło rany. Argentyński pilot może mówić o dużej dozie szczęścia, bowiem z okrętu desantowego *Intrepid* odpalono pocisk plot. „Sea Cat”, fregata *Plymouth* otworzyła ogień artyleryjski, a żołnierze znajdujący się na transportowcu *Canberra* odpalili z ręcznej wyrzutni rakietę „Blowpipe”. Jednak argentyńskiego samolotu nie dosięgnął ani jeden pocisk i odleciał bezpiecznie. Por. Crippa powrócił do Port Stanley by złożyć meldunek, który ostatecznie wyklarował sytuację w rozpoznawanym rejonie. W kilka dni później lotnictwo morskie na Falklandach otrzymało jedyne w trakcie działań bojowych uzupełnienie; 26 maja z kontynentu przyleciały trzy MB-339. Dwa dni później samoloty tego typu znalazły się w ogniu walki. Maszyny zaatakowały, niestety nieskutecznie, oddziały brytyjskie w rejonie Port Darwin. Jeden z samolotów MB-339 został trafiony rakietą plot. „Blowpipe” w prawe skrzydło i zestrzelony. Jego pilot por. Daniel E. Miguel zginął. Nazajutrz, 29 maja, podczas bombardowania Port Stanley uszkodzony został kolejny MB-339. Ponieważ nie istniała możliwość dokonania na miejscu niezbędnych napraw maszyna ta była de facto stracona.

Wobec kryzysowej sytuacji sił argentyńskich na Falklandach i małej zdolności operacyjnej bazujących tam samolotów, zdecydowano się na ich ewakuację. Dnia 9 czerwca dwa MB-339 odleciały na kontynent, trzy pozostałe odrzutowce były uszkodzone bądź niesprawne technicznie.

Śródkreć fregaty *Argonaut* po ataku MB-339.

Fot. Royal Navy



### Inne działania samolotów i śmigłowców z baz na kontynencie

O działaniach maszyn rozpoznawczych dostarczających danych dla „Super Etendard” oraz o wykorzystaniu śmigłowców do zabezpieczenia bazy Rio Grande napisano już powyżej. Dodatkowo realizowano inne zadania rozpoznawcze o różnym charakterze, np. sprawdzano czy trasa przelotu własnych samolotów wolna jest od nieprzyjacielskich myśliwców. Ze strony lotnictwa morskiego w tego rodzaju operacjach uczestniczyły głównie samoloty typu „Tracker”. Maszyny tego typu, oraz śmigłowce, głównie typu „Sea King”, wykorzystywano, niejednokrotnie we współpracy z jednostkami nawodnymi, do patrolowania własnych wód przybrzeżnych. Ciekawy incydent miał miejsce 5 maja. Tego dnia śmigłowiec „Sea King” oraz samolot „Tracker” wykryły zanurzony okręt podwodny około 45 mil morskich na południe od Bahía Camarones. Przeprowadzone przy użyciu torped ZOP typu Mk 44 oraz bomb głębinowych ataki nie przyniosły rezultatów. Kontakt niebawem utracono. Brytyjczycy nie potwierdzają obecności w tym rejonie swojego okrętu podwodnego, ale informacje na temat działań brytyjskich okrętów u kontynentalnych wybrzeży Argentyny są nadal bardzo skąpe.

Na czas wojny Morską Straż Graniczną podporządkowano operacyjnie MW. Samoloty i śmigłowce typu „Skyvan” i „Puma” należące do tej formacji wykonywały z baz Rio Gallegos i Rio Grande zadania poszukiwawczo – ratownicze.

Mało spektakularne, choć ważne, były loty o charakterze transportowym. W okresie od opanowaniu Falklandów do 1 maja samoloty transportowe marynarki przewiozły na i z wysp około 1500 osób; między innymi zabrały do ojczyzny żołnierzy 2 bat. piechoty morskiej, który brał udział w inwazji, a przetransportowały 5 bat.; ponadto dostarczyły ok. 500 t. różnego rodzaju ładunków. Zaopatrywanie argentyńskiego garnizonu na Falklandach stało się w obliczu brytyjskiej blokady zadaniem bardzo trudnym. Jednostki pływające praktycznie nie mogły odbywać rejsów na wyspy i cały ciężar zapewnienia dostaw spadł na barki transportu lotniczego. Nie było to wcale łatwe przedsięwzięcie, bowiem na samoloty transportowe czyhały patrolujące w powietrzu „Harriery”. Pomimo tego, w okresie od 1 maja do kapitulacji sił argentyńskich, samoloty transportowe marynarki dostarczyły na Falklandy 304 osoby i 70 ton ładunków.

Po ataku brytyjskich sił specjalnych lotnisko Pebble Island utraciło jakąkolwiek wartość operacyjną, która zresztą już wcześniej była problematyczna. W związku z tym powstał problem ewakuacji znajdującego się tam personelu. Część ludzi zabrały do Argentyny dwa śmigłowce „Sea King” 1 czerwca po zapadnięciu zmroku. Z uwagi na fakt, że ich zasięg wykluczał lot w dwie strony miały na pokładzie beczki z paliwem. Po wylądowaniu na Pebble Island maszyny zatankowano a następnie upchnięto możliwie dużą liczbę ludzi; oba śmigłowce bezpiecznie odleciały do ojczyzny.

### Bilans działań

Straty w ludziach wyniosły czterech pilotów, dodatkowo na Falklandach zginęły jeszcze dwie osoby personelu naziemnego. W trakcie działań bojowych trzy samoloty A-4 oraz jeden MB-339 zostały zestrzelone, dodatkowo kolejny MB-339 utracono w wypadku będącym wynikiem działań operacyjnych, a jeden A-4 został uszkodzony. Na ziemi w wyniku różnych przyczyn takich jak ostrzał artyleryjski, bombardowanie lotnicze, ataki sił specjalnych oraz defekty techniczne utracono trzy samoloty MB-339, cztery T-34 i dwa „Skyvany” oraz jeden śmigłowiec „Puma” (ostatnie z wymienionych należały do Morskiej Straży Granicznej), część tych maszyn w stanie nie nadającym się do lotu wpadła w ręce Brytyjczyków po kapitulacji sił argentyńskich na Falklandach. Bilans strat zamyka jeden śmigłowiec „Alouette” III, który poszedł na dno wraz z krążownikiem *General Belgrano*. Po stronie sukcesów odnotować należy zatopienie nowoczesnego (wówczas) niszczyciela oraz ważnej jednostki zaopatrzeniowej z dziesięcioma śmigłowcami i znacznymi zapasami materiałowymi na pokładzie, „dobicie” uszkodzonej fregaty i lekkie uszkodzenie innej jednostki tej klasy.

Najdotkliwsze ciosy przeciwnikowi zadały samoloty „Super Etendard” nie ponosząc przy tym strat, z drugiej strony nie udało im się dosięgnąć brytyjskich lotniskowców, co uważano za zadanie priorytetowe. Odnotować trzeba, że choć pociskom „Exocet” nie można odmówić skuteczności, to jednak z drugiej strony okazały się być stosunkowo łatwymi do zmylenia przez środki WRE, o ile rzecz jasna odpowiednio wcześniej podjęto stosowne przeciwdziałanie. Mimo wszystko działania „Super Etendardów” zasłu-

gują na pozytywną ocenę, szczególnie jeśli porównamy je z A-4, które za cenę poważnych strat własnych odniosły znacznie skromniejsze sukcesy. Przy okazji uwidacznia się różnica między samolotami należącymi do dwóch różnych pod każdym względem klas. O ile francuskie samoloty mogły niszczyć cele pociskami raketowymi cały czas będąc poza zasięgiem środków OPL przeciwnika, to „Skyhawki” aby wykonać atak musiały narazić się na ogień plot. i spotkanie z myśliwcami wroga. Jeśli chodzi o samoloty bazujące na Falklandach, to wobec utraty wszystkich, za wyjątkiem dwóch, maszyn, rezultaty ich działalności należy uznać za wyjątkowo mizerne. Jedynym faktycznym sukcesem było rozpoznanie wód San Carlos (bo trudno za wielkie osiągnięcie uznać lekkie uszkodzenie fregaty *Argonaut*) co ostatecznie wyklarowało argentyńskiemu dowódcy obraz sytuacji w tym rejonie. Pozostałe maszyny lotnictwa morskiego wykonywały zadania o charakterze wybitnie pomocniczym, choć jak np. loty rozpoznawcze też ważne dla całości wysiłku wojennego.

Dodać jeszcze można, że przygotowanie do wojny lotnictwa morskiego było kolejnym potwierdzeniem złego wyboru czasu do przeprowadzenia operacji falklandzkiej. Gdyby wojsko-polityczne kierownictwo Argentyny zaczęło jeszcze kilka miesięcy (tak jak pierwotnie planowano), to lotnictwo morskie dysponowałoby kilkunastoma samolotami „Super Etendard” oraz dwudziestoma pociskami „Exocet” w wersji lotniczej. Choć na wojnie nie wszystko da się przewidzieć i matematycznie wyliczyć, uprawniona jest teza, że straty zadane Brytyjczkom były by kilkakrotnie większe. Nie od rzeczy jest też zauważyć, że pomimo trudności obiektywnych Argentyńczycy szybko doprowadzili do pełnej zdolności bojowej „Super Etendardów”, które zdołano już dostarczyć, było to znaczące osiągnięcie. ●

### Bibliografia

1. Krzysztof Kubiak, *Wojna falklandzka 1982*, Gdańsk 2002.
2. Robert L. Scheina, *Latin America a naval history 1810-1987*, Annapolis 1987.
3. D. Donald, J. Lake (redakcja), *Encyclopedia of world military aircraft*, UK/USA 1994.
4. MSiO, NTW i OW – numery różne, „Marine Rundschau”, „Aero” i „Air Enthusiast” – numery różne.
5. Strony internetowe



# Korwety rakietowe typu „Braunschweig” (K 130)

Braunschweig wypływający w swój pierwszy rejs.

Fot. Reinhard Kramer

Niemiecka Marynarka Wojenna weszła w ostatnie dziesięciolecie ubiegłego wieku z flotyllą złożoną z 40 kutrów rakietowych typów 143<sup>1</sup>, 143A<sup>2</sup> i 148<sup>3</sup>. Okręty te ze względu na niewielkie wymiary, dużą manewrowość i możliwość wchodzenia do niewielkich portów doskonale nadawały się do wypadowych ataków na jednostki Układu Warszawskiego w strefie cieśnin bałtyckich i Bałtyku Zachodniego. Wiązało się to z ich podstawowym zadaniem z tego okresu, jakim było blokowanie cieśnin i niszczenie desantów nieprzyjaciela. Doskonale zdawano jednak sobie sprawę, że nieuchronnie zbliżają się one do wieku, w którym należy pomyśleć o ich następach. Szczególnie dotyczyło to ścigaczy typu 148, dla których moment opuszczenia niemieckiej bandery wyznaczono na koniec XX wieku, gdzie ostatecznie dokonano tego w 2003 r. Radykalne zmiany w sytuacji politycznej w Europie, jakie nastąpiły w wyniku upadku komunizmu zaowocowały też zmianami zadań, koncepcji użycia, jak i akwenów operowania okrętów Deutsche Marine. Pierwsze sugestie dotyczące reorganizacji i modernizacji niemieckiej floty uwzględniające wnioski z zachodzących zmian w sytuacji polityczno-strategicznej znalazły się w opracowanej na po-

czątku lat dziewięćdziesiątych koncepcji „Marine-2005” (Marynarka-2005). Tam też po raz pierwszy pojawił się postulat zastąpienia aktualnie eksploatowanych kutrów rakietowych przez bardziej uniwersalne jednostki. Miały one sprostać nowym zadaniom, jakie stawiano przed niemieckimi okrętami, którym coraz częściej przychodziło działać na akwenach oceanicznych, jak też przybrzeżnych z tym, że bardzo odległych od własnych baz. Dlatego też potrzebne były jednostki o wiele większe, charakteryzujące się dużą autonomicznością, a także bardziej wszechstronne, zdolne do samodzielnej obrony przed różnego rodzaju zagrożeniami, jako że nie mogły one już liczyć na osłonę własnego lotnictwa. Takimi okrętami były korwety rakietowe typu K 130 (*Braunschweig*) bohaterowie niniejszego artykułu.

## Prace koncepcyjne i projektowanie

Wstępne, bardzo ogólne założenia taktyczne, pozwalające rozpocząć prace koncepcyjne nad tymi jednostkami, pojawiły się z końcem 1995 r. i mówiły o okręcie w przedziale wyporności pomiędzy 1200 a 1600 t, z zestawem uzbrojenia optymalizowanym do zwalczania celów nawodnych i samoobrony przed atakami z powietrza. Zwalcza-

nie okrętów podwodnych pozostawiono większym jednostkom.

Zainteresowanie ich budową wykazały ze strony przemysłu stocznie Fr. Lürssen, Blohm+Voss oraz HDW, wszystkie posiadające doświadczenie w budowie podobnych okrętów na eksport. Wśród zaoferowanych koncepcji znalazły się konwencjonalne korwety jednokadłubowe, jak również awangardowe i „modne” wówczas jednostki w układzie konstrukcyjnym poduszki (skosowanego) oraz kataran (poduszki) o małej powierzchni styku

1. Kutry rakietowe typu 143 (*Albatros*) – 10 jednostek, w służbie 1976-77, budowa stocznie Fr. Lürssen Bremen-Vegesack i Kröger Rendsburg. Wyporność 393 t; wymiary 57,6 x 7,76 x 2,82 m; prędkość 32 w.; uzbrojenie 2 armaty kaliber 76 mm (2 x I), 4 wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych „Exocet” (2 x II), 2 wyrzutnie torped kaliber 533 mm (2 x I); załoga 34 ludzi.

2. Kutry rakietowe typu 143A (*Gepard*) – 10 jednostek, w służbie 1982-84, budowa stocznie Fr. Lürssen Bremen-Vegesack i Kröger Rendsburg. Wyporność 390,6 t; wymiary 57,6 x 7,76 x 2,99 m; prędkość 32 w.; uzbrojenie 1 armata kaliber 76 mm, 4 wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych „Exocet” (2 x II), 1 wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych RAM; załoga 34 ludzi.

3. Kutry rakietowe typu 148 (*Tiger*) – 20 jednostek, w służbie 1972-75, budowa stocznie CMN Cherbourg i Fr. Lürssen Bremen-Vegesack. Wyporność 264 t; wymiary 47 x 7,1 x 2,66 m; prędkość 35,8 w.; uzbrojenie 1 armata kaliber 76 mm, 1 armata kaliber 40 mm, 4 wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych „Exocet” (2 x II); załoga 30 ludzi.



z wodą (SWATH). Pomimo rozbieżności konstrukcyjnych, wszystkie warianty miały pewne cechy wspólne. Przewidziano dla nich najnowsze wzory uzbrojenia – aktualnie wdrażane, bądź dopiero opracowywane, czyli kierowane pociski przeciwokrętowe „Harpoon”, wyrzutnie rakietowych pocisków obrony bezpośredniej RAM i artyleryjskie systemy Midas (z rozwoju tego ostatniego potem zrezygnowano). Zupełną nowością było pojawienie się bezzałogowych aparatów latających (BAL), które mogłyby startować i lądować pionowo (VTOL).

Pośród zaproponowanych koncepcji, największe zaufanie zamawiającego wzbudziła najbardziej klasyczna – z pojedynczym kadłubem o wyporności około 1500 t. Trudno powiedzieć, jakie były powody odstąpienia od wykorzystania obu awangardowych układów konstrukcyjnych. Niewykluczone, że chodziło o spore ryzyko, jakie niesie wprowadzenie ich do służby liniowej, niedopasowanie do bojowego charakteru jednostki, a może konserwatywne podejście dowództwa floty. Wymagania taktyczno – techniczne dotyczące nowych niemieckich okrętów zostały zaakceptowane 27 stycznia 1998 roku. W oparciu o nie w czerwcu tego samego roku rozpoczęła się faza definicyjna, w której uczestniczyli dwaj oferenci, konsorcjum ARGE K130 złożone ze stoczni Blohm+Voss (B+V) z Hamburga, Fr. Lürssen Werft (FLW) z Bremen-Vegesack i Nordseewerke (NSWE) z Emden oraz Project Group K130 reprezentujące stocznię Howaldtswerke – Deutsche Werft (HDW) z Kilonii.

W kilku szczególnych polach projektowanie tych korwet znacznie różniło się od wcześniejszych przedsięwzięć tego typu. Faza ta charakteryzowała się następującymi cechami:

- rywalizacją między przedsiębiorstwami;
- specyfikacją zorientowaną na funkcje jednostek;
- ścisłym ograniczeniem kosztów (projekt ma być dostosowany do budżetu);
- tym, że to klient kieruje działaniami.

W przeciwieństwie jednak do wcześniejszych zaproszeń ofertowych, w których wymagania techniczne, co do nowych okrętów były ściśle określone, w tym wypadku po raz pierwszy zostały one oparte na opisie przewidywanych zadań, jakie pełnić mają nowe jednostki. Nie przedstawiono żadnych wymogów narzucających użycie konkretnych roz-

wiązań technicznych. Oferent miał wolną rękę, jeżeli chodzi o proponowanie nowatorskich rozwiązań, jedynym wymogiem było zmieszczenie się w ograniczonym budżecie.

Głównymi zadaniami, na jakich będą musiały się skupić korwety typu *Braunschweig* będzie dozór i rozpoznawanie obszarów morskich oraz zwalczanie jednostek nawodnych. Dzięki odpowiedniej wyporności i związanym z tym zasięgiem, autonomiczności oraz dobrymi właściwościami morskimi będą one mogły operować na wszystkich okalających Europę morzach. W związku z perspektywicznym skoncentrowaniem działań marynarki na wodach przybrzeżnych, są one też przystosowane do działań w pobliżu brzegów, a nawet na akwenach głęboko wrzynających się w ląd. Te nowe zdolności są szczególnie ważne w obliczu coraz to nowych konfliktów i sytuacji kryzysowych, jakie mają miejsce na całym świecie. Zadania tych okrętów sprowadzać się będą do:

- uczestniczenia w misjach szkoleniowych, jak też operacjach pokojowych i kryzysowych, które w sytuacji zaistnienia konfliktu zbrojnego łączyć się mogą z możliwością użycia broni;
- dozoru, rozpoznania oraz ochrony akwenów morskich ze szczególnym uwzględnieniem wód przybrzeżnych, jak też linii brzegowej wraz z przylegającym do niej pasem lądu;
- kontroli szlaków żeglugowych;
- dowodzenia i taktycznej koordynacji grupy bojowej;
- udziału i współdziałania z grupami bojowymi wystawianymi przez niemiecką marynarkę;
- zwalczania celów nawodnych zarówno na pełnym morzu jak i w pobliżu wybrzeży;
- zwalczania celów lądowych;
- stawiania min jako zadania drugorzędowego.

Początkowo planowano, że cała seria korwet typu K 130 będzie liczyła 15 jednostek, które miały być budowane w grupach po pięć okrętów i miały wejść do służby w latach 2004-2015. Jednak w związku z zmniejszeniem niemieckiego budżetu obronnego ograniczono ich liczbę do pięciu jednostek. Konsekwencją tego jest późniejsze niż pierwotnie zakładano wycofanie ze służby ścigaczy rakietowych. Dotyczyć to będzie przede wszystkim najnowszych ścigaczy typu 143A, które pozostaną w służbie, po przeprowadzonych na przełomie wieku remontach, prawdopodobnie do końca przyszłej dekady bieżącego wieku. Nato-

miast starsze ścigacze typu 143 zostały wycofane w 2005 r. i zastąpione w służbie przez nowobudowane korwety.

Na początku stycznia 2000 roku oferty dotyczące budowy korwet zostały przekazane do Federalnego Biura Technologii Obronnych i Zamówień (BWB – Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung). Po zakończeniu fazy analiz i ocen 17 lipca 2000 roku Niemieckie Ministerstwo Obrony wybrało na głównego wykonawcę konsorcjum ARGE K130. Już w październiku tego roku kontrakt na budowę został parafowany. Dopiero jednak w wyniku dalszych skrupulatnych negocjacji, a przede wszystkim autoryzowania całego programu przez komisję budżetową niemieckiego parlamentu<sup>4</sup>, 13 grudnia 2001 roku został podpisany między konsorcjum ARGE K130 a BWB kontrakt na budowę pięciu korwet. Umowa dotyczyła opracowania projektu, budowy i dostarczenia pięciu korwet oraz instalacji integracji wszystkich systemów, napędu i wyposażenia. Dodatkowo konsorcjum zostało zobowiązane do opracowania i integracji systemu kierowania walką oraz systemu przesyłania danych IMUS. Koszt jednego okrętu (bez uzbrojenia) jest szacowany na około 240 mln euro. Kontrakt ten zawiera klauzulę pozwalającą powiększenie zamówienia o kolejne pięć jednostek. Ostatnie doniesienia wskazują, że opcja ta zostanie wykorzystana i okręty określone jako typ K 131 zastąpią ostatnie *schnellbooty*.

### Budowa jednostek

„Grupa Robocza” ARGE K130, została utworzona przez znane stocznie: Blohm+Voss GmbH (B+V) – będącą głównym udziałowcem, Fr. Lürssen Werft GmbH & Co (FLW) oraz Nordseewerke GmbH (NSWE). Zadaniem grupy jest nadzór i koordynacja prac nad projektem, we wszystkich jego aspektach (technicznych, terminowych, finansowych i organizacyjnych) oraz obniżenie kosztów, co jest możliwe dzięki bliskiej kooperacji uczestniczących zakładów.

Szczegółowe prace projektowe rozpoczęto 1 października 2002 roku. Choć ogólna koncepcja została wcześniej zatwierdzona, do projektu wprowadzono szereg zmian. Miały one jednak charakter czysto konstrukcyjny i wynikały z przeprowadzonych badań oraz wykorzystania doświadczeń. „Specjalista” w dziedzinie budowy okrętów mo-

4. Co miało miejsce 12 grudnia 2001 r.

Nazwa	Numer burtowy	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
<i>Braunschweig</i>	F 260	Blohm+Voss Hamburg	03.12.2004	19.04.2006	16.04.2008
<i>Magdeburg</i>	F 261	Lürssen, Vegesack	19.05.2005	06.09.2006	22.09.2008
<i>Erfurt</i>	F 262	Nordseewerke, Emden	22.09.2005	29.03.2007	2008
<i>Oldenburg</i>	F 263	Blohm+Voss Hamburg	19.01.2006	28.06.2007	2008
<i>Ludwigshafen am Rhein</i>	F 264	Lürssen, Vegesack	14.04.2006	26.09.2007	2009

dułowych – Blohm+Voss, wykorzystał w projekcie rozwiązania techniczne, sprawdzone w eksportowych korwetach typu MEKO 100 RMN i MEKO 200 SAN, powodując lokalne podobieństwa. Przy opracowywaniu „platformy”, czyli okrętu jako nośnika urządzeń i uzbrojenia, uwzględniono specyfikę służby, podatność modernizacyjną, komfort pracy załogi oraz minimalizację kosztów eksploatacji.

Budowę pierwszej jednostki rozpoczęto 19 lipca 2004 roku w stoczni Blohm+Voss, gdzie za pomocą laserowego urządzenia do cięcia i spawania blach rozpoczęto prefabrykację elementów sekcji modułu masztu rufowego. Właściwe rozpoczęcie budowy prototypu nastąpiło 22 października 2004 roku.

Konstrukcja wszystkich jednostek została podzielona między stocznie wchodzące w skład konsorcjum, tak, aby wykorzystać efekt skali. Każda stocznia projektuje i buduje inną sekcję kadłuba, które będą następnie transportowane do pozostałych stoczní, w których odbywać będzie montaż końcowy poszczególnych jednostek. Całą nadbudowę wraz z modułami masztów produkuje B+V, sekcje dziobowe NSWE, a rufowe FLW, przy współudziale podwykonawcy – byłej enerdownskiej Peenewerft z Wolgast, co jest wynikiem postulatów niemieckiego parlamentu, aby w budowie tych jednostek uczestniczyła jak największa liczba niemieckich stoczní. Po skompletowaniu wszystkich komponentów, następuje ich scalenie w stoczni „matce” danego okrętu. I tak stocznia Blohm+Voss z Hamburga dostarczy jednostkę prototypową oraz czwartą z serii, Fr. Lürssen Werft z Bremen-Vegesack drugi i piąty okręt, a Thyssen Nordseewerke z Emden trzecią korwetę. Oznacza to niezwykle przebieg wytwarzania tych nowoczesnych okrętów, który (na przykładzie *Braunschweiga*) wygląda następująco: część sekcji rufowej jest transportowana barką z Peenewerft do FLW, gdzie powstaje cała rufa. B+V wysła gotowe moduły nadbudówek i masztów do NSWE i FLW (odpowiednio: dziobowy i rufowy). Następnie zmontowane części dziobowa i rufowa, powracają do B+V, która dokonuje ostatecznego scalenia

i jako stocznia „matka” odpowiada za przebieg prób i zdanie jednostki kontrahentowi. Trzeba przyznać, że jak na nieukończone okręty, „mobilność” korwet jest godna podziwu. Ten pozorny chaos organizacyjny, który nazywa się „modularyzacją budowy”, stał się kluczem do sukcesu w postaci obniżenia kosztów, czasu trwania budowy i podniesienia jakości wykonania oraz możliwości jednoczesnego zaangażowania jak największej liczby kooperujących przedsiębiorstw.

Macierzystym portem korwet typu K 130 będzie Warnemünde, gdzie tworzyć będą one wraz z zaopatrzeniowcem *Donau* (A 516) typu 404 – 1 dywizjon korwet (1. Korvettengeschwader). W tym samym porcie stacjonuje 10 ścigaczy raketowych typu 143 A i zaopatrzeniowcem *Elbe* (A 511) typu 404 z 7 dywizjonu ścigaczy (7. Schnellbootgeschwader). Oba te dywizjony podporządkowane są 1 Flotylli Operacyjnej (Einsatzflottille 1).

### Konstrukcja okrętów

Koncepcja projektowa korwet typu K 130 bazuje na projektach fregat i korwet z rodziny MEKO A (przede wszystkim MEKO A 100) stoczni Blohm+Voss oraz ostatnich eksportowych projektach stoczni Fr. Lürssen Werft. Okręty te posiadają będą konwencjonalny układ jednokadłubowy. Mają one legitymować się wypornością pełną wynoszącą 1840 t. Całkowita długość kadłuba ma wynosić 89,12 m, na linii wodnej 82,80 m, maksymalna szerokość 12,80 m, na linii wodnej 12,44 m, zaś zanurzenie 3,40 m. Został on tak zaprojektowany, aby zagwarantować jak najlepsze właściwości morskie, dzięki czemu jednostki te będą miały możliwość utrzymania pełnej zdolności do działania przy stanie morza do 5°B i sile wiatru do 12°B, a także do operowania na wszystkich morzach świata, w tym na akwenach polarnych.

Kształty kadłuba i nadbudówki podporządkowane zostały zmniejszeniu ich wykrywalności, odzwierciedlając ostatnie osiągnięcia w tej dziedzinie. Aby zmniejszyć powierzchnie odbicia radarowego, zewnętrzne ściany kadłuba i nadbudówki są rozmieszczone pod

różnymi kątami. Przez ten krok, duże jednolite powierzchnie zewnętrzne okrętów zostały rozbite. Obliczenia i testy wykazały, że ten specjalny sposób ukształtowania płaszczyzn określany jako X-shape (kształt – X) w połączeniu z serią innych przedsięwzięć takich, jak unikanie kątów prostych i drobnego wyposażenia na pokładzie i nadbudówce, zmniejsza skuteczne pole odbicia (SPO) do poziomu właściwego ścigaczom raketowym typu 143.

W celu redukcji widma termicznego, zastosowano również szereg przedsięwzięć. Należy do nich wtrysk wody morskiej do kanałów wydechu silników napędowych, przez co temperatura gazów wydechowych mogła zostać zredukowana do temperatury, jaka jest nie do osiągnięcia poprzez chłodzenie powietrzem. Ze względu na powodującą przyspieszoną korozję mieszaninę gorących gazów i słonej wody, przewody dymowe zakończone specjalnym zaworem zwrotnym wykonano z tytanu. Oprócz tego linie wydechów są skierowane poziomo w stronę burt i wyprowadzone nisko nad linią wodną w rejonie rufowej części śródkręcia. Dzięki temu komin, z którego wydobywałyby się gorące spaliny tworzące wyraźny ślad termiczny, nie jest potrzebny. Innym pozytywnym skutkiem braku kominu, jest to, że uzbrojenie, wyposażenie pokładowe, jak również pomieszczenia wewnętrzne mogą być lepiej rozmieszczone.

Korwety posiadają jedną zwartą nadbudówkę, w przedniej jej części zlokalizowany jest mostek, który dzięki bogatemu prawie dookólnemu oszkleniu zapewnia doskonałą widoczność. Mieszczą się w nim miejsca pracy dla ograniczonej do trzech osób obsady nawigacyjnej, które zostały zaprojektowane zgodnie z najnowszymi wymaganiami ergonomii, jaki i trendami w wyposażaniu stanowisk nawigatorów na współczesnych jednostkach pływających. Bezpośrednio za mostkiem posadowiony został główny maszt stanowiący podstawę dla urządzeń elektronicznych. Za nim znalazło się miejsce dla wyrzutni rakiet przeciwokrętowych oraz umieszczonych po bokach masztu rufowego dwóch łodzi inspekcyjnych. Pa-

trząc z boku są one ukryte za opuszczanymi w razie potrzeby zasłonami, które mają za zadanie ukryć te elementy wyposażenia przed promieniami radarowymi, a tym samym przyczyniają się do minimalizowania echa radiolokacyjnego okrętów. W tylnej części nadbudówki zlokalizowany został mały hangar mogący pomieścić jedynie bezzałogowe śmigłowce rozpoznawcze. Nadbudówka i maszty podobnie jak i kadłub zostały wykonane ze stali – nie zdecydowano się na zastosowanie lekkich materiałów konstrukcyjnych. Korwety te otrzymały wydawną gruszkę dziobową, która spełnia jedynie funkcje hydrodynamiczne. Jest to zupełnie niespotykane na okrętach klasy fregata, korweta, gdzie zastosowanie gruszki zawsze łączy się z funkcją pomieszczenia anteny sonaru. Również podwodzie w części rufowej zostało ukształtowane w nowoczesny sposób. Znajduje się tam skeg, poprawiający opływ wody w tej części kadłuba. Stateczność poprzeczną zapewnia para stępek obłowych, których praca jest wspomagana przez dwa stery płytowe, sprzężone z komputerowym systemem Simplex-Compact Rudder Roll Stabilisation System firmy B+V Industrietechnik GmbH. Powoduje on odpowiednie wychylenie płetw sterów, a tym samym kompensację przechyłów.

Od początku przewidziano również podatność modernizacyjną, którą zabezpieczono poprzez 110 tonowy zapas wyporności. Już dziś wiadomo, że jedną z pierwszych zmian będzie pojawienie się nie określonego na razie systemu przeciwtorpedowego, który ma być zainstalowany latach do 2011 r. Jego wyrzutnia zostanie umieszczona w zarezerwowanym gnieździe systemu MEKO, tuż za rufowym masztem. Na razie gniazdo jest zamknięte specjalną pokrywą. Innym przykładem dalekowzroczności jest wygospodarowanie miejsca na bliżej niesprecyzowany system, który będzie wykorzystywał miejsce na rufie, pod pokładem lotniczym. Jego przyszłą obecność zdradzają spore wrota w pawęży. Najprawdopodobniej będzie tam zainstalowany sonar holowany STN Atlas Elektronik COTASS.

Autonomiczność tych okrętów wynosi 7 dni, co nie jest wielkością dużą, jeżeli wziąć pod uwagę, że do ich zadań należą długie patrole morskie. W związku z tym przystosowane są do pobierania zapasów w morzu. W tym celu zostały one wyposażone w dwa stanowiska przeładunkowe zlokalizowane w części dziobowej, przy pomo-

cy, których możliwe jest przekazywanie paliw i wody z jednostki zaopatrzeniowej znajdującej się z boku lub przed dziobem. Dzięki temu okres pozostawania korwet na morzu może zostać wydłużony do 21 dni.

Bardzo wysoki poziom automatyzacji i integracji systemów pozwolił na ograniczenie załogi do 65 ludzi w tym 11 oficerów i 16 podoficerów. Kwatery dla mieszanej, złożonej zarówno z mężczyzn jak i kobiet załogi zostały zlokalizowane w przedniej części jednostek. Przewidziano dla nich pomieszczenia 6, 4, 2 osobowe. Przy ich projektowaniu postarano się o zapewnienie wysokiego poziomu komfortu i wszelkich udogodnień, tak potrzebnych podczas długich misji, w pierwszym rzędzie należy wymienić wyposażenie każdej kabiny we własny węzeł sanitarny czy klimatyzację dostarczoną przez firmę Noske Kaeser. Dowódca okrętu ma do dyspozycji kabinę z oddzielnym pomieszczeniem sanitarnym. Korwety dysponować będą dwoma instalacjami do uzdatniania wody morskiej metodą odwróconej osmozy. Każda z nich będzie miała wydajność 4,8 m<sup>3</sup> na dobę, co w całości pokryje dzienne zapotrzebowanie zaokrętowanego personelu.

### Siłownia i systemy ogólnokrętowe

Zespół napędowy jest bardzo prosty, stanowią go dwa silniki wysokopiętne napędzające dwie linie wałów oraz elektrownia okrętowa. Główne diesle to MTU 20V 1163 TB 93 rozwijające moc 7400 kW każdy. Całkowita moc siłowni ma wynosić 14 800 kW (19 847 KM), zaś jej elementy są posadowione na elastycznych fundamentach w celu minimalizacji poziomu hałasu. Moment obrotowy z wału silnika jest przekazywany do planetarnej skrzyni redukcyjnej produkowanej przez MAAG Gear AG, czyli zespół działa w układzie CODAD (do uzyskania prędkości maksymalnej, są wykorzystywane oba silniki). Na końcu wałów napędowych znajdują się pięciopłatowe śruby nastawne produkcji Escher Wyss (VA Tech Hydro). Wspólne działanie obu linii pozwala rozprędzić okręt do prędkości „ponad” 26 w. Jeden działający silnik pozwala utrzymać krótkotrwałą prędkość około 20 w. Zasięg wynosi 4000 Mm przy 15 węzłach (według niektórych źródeł jedynie 2500 Mm). Odpowiednie właściwości manewrowe zapewnią dwa stery zlokalizowane w strumieniach zaśrubowych.

Okręty wykorzystują do zasilania urządzeń pokładowych trójfazowy prąd

elektryczny o napięciu 440 V i częstotliwości 60 Hz. Jest on dostarczany przez cztery generatory spalinowo-elektryczne o mocy 550 kW każdy napędzane przez silniki wysokopiętne MTU 2000, a dystrybuowany poprzez dwie tablice rozdzielcze Siemens. Sterowanie i monitorowanie elektrowni okrętowej będzie odbywało się przede wszystkim automatycznie, jako że podlega ona zintegrowanemu systemowi monitorowania i kontroli pracy urządzeń okrętowych (IMCS – Integrated Monitoring and Control System). Zostanie on dostarczony przez firmę CAE i będzie wywodził się z takiego samego systemu zaprojektowanego przez tą firmę dla najnowszych niemieckich fregat typu 124 (*Sachsen*). Pozwala on na monitorowanie i kontrole wszystkich mechanizmów okrętowych takich jak zespół napędowy, systemy sterowania jednostką, generatory elektryczne i sieć jej dystrybucji, urządzenia pomocnicze, systemy przeciwpożarowe oraz kontroli uszkodzeń. Modułowy system automatyzacji IMCS pozwala na sterowanie i monitorowanie systemów okrętowych z kilku konsoli operatorskich rozsianych po całej jednostce. Informacje o zauważonych usterkach przekazywane są na żywo do operatora wraz z propozycjami wyeliminowania problemu.

Z punktu widzenia obrony przeciwawaryjnej korwety zostały podzielone na dwie sekcje zwalczania uszkodzeń. Systemy osuszające i przeciwpożarowe mogą być sterowane zarówno z centrum sterowania siłownią, konsoli systemu IMCS, jak również stanowisk w konkretnych sekcjach. Maszynownia jednostek została wyposażona w zdalnie uruchamianą pracującą pod stałym ciśnieniem instalację przeciwpożarową wykorzystującą zarówno wodę, jak i pianę gaśniczą. Aby powiększyć odporność okrętu, ważne systemy, takie jak instalacja elektryczna, wentylacja, instalacja osuszająca i przeciwpożarowa oraz IMCS zostały tak zaprojektowane, aby istniała możliwość ich niezależnej pracy w poszczególnych przedziałach. Natomiast żeby zminimalizować niebezpieczeństwo powodowane przez miny magnetyczne, korwety te wyposażone zostały w system demagnetyzacyjny.

System wentylacyjny został tak zaplanowany, aby w sposób stały wytwarzać wewnątrz okrętu nadciśnienie przeciwdziałając dostaniu się tam czynników oddziaływania broni masowego rażenia. Zaś system spryskiwaczy ma uniemożliwić dłuższe znajdowanie się tych czyn-



ników na pokładzie górnym. Wszystkie systemy okrętowe spełniają aktualne surowe normy dotyczące ochrony środowiska naturalnego, szczególnie dotyczy to obchodzenia się ze ściekami i wodami zęgowymi.

### Bojowy system dowodzenia

„Mózgiem” korwet typu K130 bez którego trudno sobie wyobrazić ich udział w walce jest bojowy system dowodzenia. Możemy wyróżnić w nim dwa zasadnicze elementy: infrastrukturę (konsole operatorskie, oprogramowanie systemowe itp.) oraz oprogramowanie operacyjne. Przetwarza on automatycznie dane uzyskane ze źródeł zewnętrznych, jak i okrętowych sensorów, dokonuje ich analizy, przygotowuje zobrazowanie sytuacji bojowej oraz prezentuje je na konsolach operatorskich. Środki obserwacji technicznej oraz uzbrojenie wraz z systemem dowodzenia mogą tworzyć łańcuch funkcjonalny i działać w pełni automatycznie.

Za jego opracowanie i integrację z okrętami odpowiedzialna jest firma ET Marinesysteme GmbH, założona w czerwcu 2001 roku przez EADS Deutschland GmbH i Thales Nederland spółka joint venture. Bojowy system dowodzenia powstał w wyniku dalszego rozwinięcia systemu zastosowanego na fregatach raketowych typu „Sachsen”, a opartego o system SEWACO FD Thalesa. Wykorzystuje on rozproszoną architekturę komputerową oraz system dystrybucji danych w czasie rzeczywistym SIGMA SPLICE również przygotowany przez Thalesa. Poza danymi otrzymywanymi z własnych środków obserwacji w tworzeniu obrazu sytuacji bojowej wykorzystywane są dane uzyskiwane z innych jednostek za pośrednictwem cyfrowych łączy danych Link 11 i Link 16. Dzięki tym systemom możliwe jest też przekazywanie kodowanych danych o sytuacji na inne okręty. Zarezerwowana też została możliwość zainstalowania w przyszłości łączy Link 22.

Wykorzystywane w systemie obszerne bazy danych również powstały poprzez udoskonalenie baz opracowanych dla fregat typu 124. Są one w pełni dostępne dla operatorów, zaś w przypadku zapotrzebowania na inne ważne informacje, na przykład o trasach ruchu lotniczego, typach okrętów czy danych geograficznych istnieje możliwość ich zaimportowania w trybie „on line” i użycia do oceny sytuacji taktycznej.

Nowoczesne metody treningu oraz prowadzenia symulacji pozwalają na

jednocześnie prowadzenie szkolenia, jak i normalnej działalności operacyjnej. Jest to możliwe dzięki funkcji oprogramowania, pozwalającej na rozdzielenie danych dotyczących rzeczywistych zdarzeń od tych powstałych w wyniku symulacji. Natomiast funkcje zapisu danych pozwalają na zarejestrowanie przeciwicznych scenariuszy i ich powtórzenie. Ponadto możliwe jest wprowadzenie do planów ćwiczeń dodatkowych obiektów.

Oprogramowanie operacyjne będzie dostępne na siedmiu wielofunkcyjnych konsolach operatorskich Thales MOC Mk 3 (takie same zainstalowano na pokładzie naszych *Orkanów*). Każda z nich będzie wyposażona w dwa 21-calowe kolorowe ekrany ciekłokrystaliczne o wysokiej rozdzielczości, wszystkie one będą ułożone w bojowym centrum informacji (CIC – Combat Information Center). Znajdą się tam też cztery pomocnicze stacje robocze, duży wyświetlacz ścianowy oraz cztery dodatkowe jednostki obliczeniowe. Decyzja o typie zastosowanych w systemach komputerowych procesorów będzie odwołana jak najdłużej, aby skorzystać z najnowszych rozwiązań pojawiających się w tej dziedzinie. W celu wykorzystania do konkretnych zastosowań niektóre konsole zoptymalizowane są do realizacji określonych zadań np. walki elektronicznej czy kierowania armat kaliber 27 mm. Wykorzystanie innych urządzeń będzie mogło być realizowane przez konsole pośredniczące, na przykład w przypadku systemów komunikacyjnych.

Dwa systemy przesyłania informacji pozwalają na wymianę cyfrowych danych pomiędzy środkami obserwacji technicznej i systemami uzbrojenia, a systemem dowodzenia. Sieć ATM odpowiada za przesyłanie aplikacji dotyczących czasu rzeczywistego, zaś pozostałe przesyłane są przez szybką sieć Ethernet. Dodatkowo przesyłanie obrazów telewizyjnych między sensorami i efektorami, a konsolami operatorskimi i stacjami roboczymi realizowane jest przez sieć dystrybucji obrazów CATV. Sensory i efekторы łączą się z sieciami komputerowymi za pomocą interfejsów, które przekształcają dane z tych podsystemów w standardowe formaty, by mogły one zostać przeniesione do sieci.

Nowością jest zainstalowanie na tych korwetach pokładowej sieci Intranet. Właśnie przez nią odbywać będzie się przesyłanie danych nie uwarunkowanych czasowo a więc nie potrzebujących przesyłania w czasie rzeczywistym,

co dotyczy takich dziedzin, jak kontrola pracy urządzeń okrętowych, logistyka, przesyłanie informacji, administracja. Sieć Intranet ma też połączenie z bojowym systemem dowodzenia. Dzięki temu połączeniu do systemu włączony jest również system dystrybucji informacji IMUS. Jego oprogramowanie automatycznie ocenia i rozdziela przychodzące informacje. To również dzięki interfejsom dane z systemu IMCS dotyczące stanu poszczególnych urządzeń okrętowych np. o wszelkich usterkach przesyłane są do analizy do systemu dowodzenia, jako że jedną z jego funkcji jest ciągle kontrolowanie stanu wszystkich systemów okrętowych. Jest to realizowane poprzez ustawiczne testowanie wszystkich podsystemów aż do poziomu poszczególnych urządzeń. Ich niepoprawne funkcjonowanie może być natychmiast rozpoznane i wyeliminowane.

### Środki obserwacji technicznej, łączności i nawigacji

Podstawowym pokładowym źródłem informacji na temat sytuacji nawodnej i powietrznej dla nowych niemieckich korwet ma być trójwspółrzędny radar dozoru ogólnego z wiązką sterowaną elektronicznie EADS TRS-3D/16 zainstalowany na szczycie głównego masztu. Pracujący w paśmie C radar zintegrowany jest z urządzeniem identyfikacji „swoi-obcy” (IFF) typu MSSR/STR 2000i. Jego funkcja polega na wykrywaniu, identyfikacji oraz śledzeniu zarówno celów powietrznych, jak i nawodnych. Dzięki możliwości pracy w kilku trybach ma on możliwość automatycznej zmiany sposobu pracy w celu dostosowania się do sytuacji taktycznej. W zależności od trybu pracy jego zasięg wynosi od 30 do 200 km. Jednocześnie może śledzić do 400 celów.

Jednostki będą wyposażone w dwa radary nawigacyjne Pathfinder/ST Mk 2, z których jeden ma być zainstalowany na dachu mostka, a drugi na rufie. Przede wszystkim służyć mają one do bezpiecznego nawigowania, w tym celu wyposażono je w przystawkę antykolizyjną ARPA oraz wykrywania celów nawodnych w bliskiej odległości. Ich dodatkowym zadaniem jest wykrywanie oraz pomoc w naprowadzaniu śmigłowców zmierzających na okręt.

Uzupełnieniem sensorów okrętowych będą dwa optroniczne urządzenia kierowania ogniem Thales Mirador umieszczone jedno na platformie z przodu dziobowego masztu, a drugie z tyłu masztu

rufowego. Składają się na nie dwie kamery telewizyjne jedna kolorowa, druga monochromatyczna, kamera termowizyjna oraz dalmierz laserowy umieszczone na wspólnej stabilizowanej głowicy o masie 270 kg. Umożliwiają one wykrywanie i identyfikowanie celów powietrznych i morskich w odległości do 25 km, ich automatyczne śledzenie połączone z laserowym pomiarem odległości, wypracowywanie danych niezbędnych do użycia uzbrojenia oraz ocenę jego skutków. Ponadto Mirador może być wykorzystywany do zadań nawigacyjnych w ciężkich warunkach pogodowych. Głowica ma możliwość ruchu o 360° w azymucie i od -30° do +120° w elewacji. Ostatnim środkiem pasywnego wykrywania, a właściwie ostrzegania jest EADS COLDS. Okręty posiadają po dwie głowice COLDS, których działanie polega na poszukiwaniu i ostrzeganiu o opromienianiu wiązką lasera.

Korwety będą wyposażone zarówno w systemy łączności wewnętrznej, jak i zewnętrznej. Łączność z innymi jednostkami lub lądem realizowana będzie za pomocą radiostacji pracujących na falach VLF, LF, MF, HF, VHF i UHF. Dodatkowo wyposażone będą w urządzenie łączności satelitarnej SATCOM pracujące na falach decymetrowych (UHF), terminale cywilnych systemów łączności satelitarnej INMARSAT B i M oraz urządzenia łączności znajdujące się na wyposażeniu wojsk lądowych, które mają służyć do łączności z siłami lądowymi. W przyszłości przewiduje się instalację systemu łączności satelitarnej pracującego na falach centymetrowych (SHF).

Wewnętrzny system łączności okrętów pozwala na natychmiastową komunikację za pomocą numerów abonenckich bądź też radiotelefonów. System kontroli łączności i dystrybucji informacji IMUS sprawuje nadzór nad wszystkimi pokładowymi systemami łączności. W jego kompetencji znajduje się zarządzanie pracą poszczególnych urządzeń, dobór częstotliwości ich pracy, jak też automatyczne rozpoznawanie i rozprzadzanie wiadomości.

System nawigacyjny zainstalowany na tych jednostkach składający się z wielu różnych urządzeń zapewnić ma im możliwość bezpiecznego operowania na wszystkich akwenach świata. W jego skład wchodzi między innymi platforma nawigacji bezwładnościowej, odbiorniki systemów GPS/DGPS, log elektromechaniczny, odbiornik systemu nawigacyjnego Loran-C, chronometr



Kolejne ciekawe ujęcie, tym razem od dziobu.

Fot. Reinhard Kramer

okrętowy, mierniki warunków pogodowych, odbiornik satelitarnych prognoz pogody, echosonda, kompas magnetyczny, urządzenie zobrazowania elektronicznej mapy morskiej ECDIS, autopilot. Są one sprzężone z systemami przesyłania danych, dzięki którym informacje nawigacyjne trafiają do potrzebujących ich odbiorców. Wszystkie te urządzenia składają się na mostek zintegrowany, opracowany według koncepcji Integrated Bridge Concept (IBC). W praktyce oznacza to połączenie w jeden organizm wszystkich ośrodków sterowania jednostką, nawigacji, łączności wewnętrznej i zewnętrznej, nadzorowany przez trzyosobową obsługę zasiadającą przed podobnym do lotniczych zespołem konsol na pomoście nawigacyjnym. Zastosowanie automatycznych systemów wspomagania nawigacji i autopilota pozwoli wręcz na ograniczenia obsługi do jednego człowieka, w warunkach normalnego rejsu. To nowoczesne

miejsce pracy nawigatorów zaprojektowane jest zgodnie z najnowszymi trendami dotyczącymi ergonomii oraz integracji systemów okrętowych. Wszystkie dane dotyczące pracy systemów okrętowych, wyposażenia elektronicznego i uzbrojenia są również dostępne oficerowi wachtowemu na mostku.

### Uzbrojenie

Uzbrojenie artyleryjskie korwet składać się będzie z dziobowej uniwersalnej armaty kaliber 76 mm OTO Melara L/62 Compact (pochodzącej z wycofywanych kutrów). Może być ona użyta do niszczenia celów nawodnych, lądowych, jak i powolnych celów powietrznych, jako że jest to najbardziej chyba rozpowszechnione działo średniego kalibru na świecie. Jego uzupełnieniem będą dwie armaty MLG 27 kaliber 27 mm, zamontowane na obu burtach u podstawy głównego masztu. Te zdalnie kierowane uzbrojenie produkowane przez



firmę Mauser Werke Oberndorf Waffensysteme GmbH przeznaczone jest do samoobrony okrętów, przeciwko jednostkom nawodnym, ze szczególnym uwzględnieniem zwalczania małych i szybkich celów nawodnych stanowiących bezpośrednie zagrożenie dla korwet (zagrożenie terroryzmem), a także samolotów i śmigłowców oraz celów znajdujących się na brzegu. Każda armata wyposażona jest we własne dzienne-nocne przyrządy obserwacyjno-celownicze firmy STN Atlas Elektronik obejmujące kamerę telewizyjną, kamerę termowizyjną oraz dalmierz laserowy. Pozwalają one na automatyczne śledzenie celu oraz prowadzenie ognia przez operatora znajdującego się w centrum informacji bojowej. Cele podlegające zwalczaniu mogą być wykrywane przez czujniki działa lub przydzielane przez bojowy system dowodzenia. W systemie MLG 27 wykorzystane zostało automatyczne rewolwerowe działko lotnicze BK 27 zasilane amunicją pełnokalibrową, jak i podkalibrową. Jego zasięg ognia do celów powietrznych, brzegowych oraz ruchliwych i szybkich celów nawodnych wynosi 2,5 km, zaś do większych jednostek nawodnych 4 km. Szybkostrzelność wynosi 1700 strzałów na minutę, prędkość wylotowa pocisku 1150 m/s, kąt ostrzału 170°, kąt podnie-

sienia od -15° do +60°. Standardowa ilość amunicji gotowej do użycia wynosi 90 pocisków i może być ona zwiększona do 135 sztuk.

Podstawowym uzbrojeniem służącym do zwalczania jednostek nawodnych zarówno na pełnym morzu i wodach przybrzeżnych, jak też niszczenia celów lądowych będą rakiety RBS 15 Mk 3 szwedzkiej firmy Saab Bofors Dynamics AB, która odpowiada też za ich integrację z korwetami. Umieszczone zostaną one w liczbie czterech na śródokręciu w dwóch blokach złożonych z dwóch kontenerów startowych umieszczonych jeden nad drugim. Każdy z bloków skierowany będzie na inną burtę. Stanowią one najnowszą wersję rozwojową tej rodziny rakiet. W porównaniu do poprzednich wersji wyróżniają się zwiększoną dokładnością trafienia wynikającą z uzupełnienia bezwładnościowej platformy przez odbiornik systemu GPS, zmniejszoną powierzchnią odbicia radarowego, większą manewrowość oraz zwiększoną odpornością na środki przeciwdziałania. Szczególną cechą jest możliwość planowania przez operatora zarówno czasu dotarcia do celu, jak i trasy poruszania się łącznie ze zmianą jej przebiegu w oparciu o zaprogramowane punkty. Rakiety te są naprowadzane za pomocą aktywnej głowicy radio-

lokacyjnej. Legitymują się zasięgiem wynoszącym 200 km (108 Mm), prędkością 0,9 Macha oraz głowicą o masie 200 kg. Produkcja przeznaczonych dla niemieckiej floty rakiet tego typu będzie odbywała się w Niemczech. Za co odpowiadać będzie firma Bodenseewerke Gerätetechnik (BGT) jako główny dostawca, zaś ich końcowy montaż będzie miał miejsce w zakładach firmy Diehl Munitiosysteme w Maasberg.

Wcześniej planowano, że uzupełnieniem opisanych wyżej ciężkich rakiet przeciwokrętowych będą naprowadzane światłowodowo rakiety Polyphem-S firmy EADS LFK GmbH. Miały one służyć do zwalczania zarówno małych i szybkich okrętów nawodnych, jak i celów brzegowych. W ilości ośmiu pionowych wyrzutni byłyby zainstalowane po obu burtach lądowiska dla śmigłowca. Jednak na początku 2003 zrezygnowano z uzbrojenia okrętów w ten system. Część jego zadań ma zostać przejęta przez rakiety RBS 15 Mk 3 oraz RAM Block 1 HAS.

Do samoobrony korwet przewidziano instalację dwóch systemów obrony bezpośredniej RAM (Rolling Airframe Missile) w najnowszej wersji Block 1 HAS (Helicopter, Aircraft, Surface Ship), której rakiety oprócz zwalczania pocisków przeciwokrętowych mają możli-

Tym razem spojrzenie na śródokręcie korwety, widoczne obie wyrzutnie RAM.

Fot. Reinhard Kramer







I ostatnie, bardzo ciekawe ujęcie *Braunschweig*. Dobrze widoczna rufowa wyrzutnia rakiet RAM oraz bardzo rozbudowana elektronika na obu masztach. Fot. Reinhard Kramer

wość niszczenia śmigłowców, samolotów, a także celów nawodnych w bliskiej odległości. Każda z dwóch wyrzutni Mk 49 mieści 21 rakiet RIM-116A Mod. 1. Jedna z nich zostanie zainstalowana na dziobie przed nadbudówką, a druga na dachu hangaru.

Cały pokład rufowy okrętów zajęty będzie przez lądowisko o długości 24 metrów zdolne do przyjmowania śmigłowców o masie do 12 ton na przykład typu „Lynx” lub NH-90, jednak bez możliwości ich stałego bazowania ze względu na zbyt mały hangar. Będzie mógł on za to pomieścić dwa bezzałogowce śmigłowce służące do rozpoznania i monitorowania obszarów poza horyzontem radarowym jednostek. Operacje lotnicze będą mogły odbywać się przy stanie morza do 5°B. Śmigłowce bezzałogowe nie wejdą do służby wraz z korwetami, jako że ich rozwój i zakup jest realizowany w ramach oddzielnego programu, co związane jest z chęcią wyposażenia w nie również innych jednostek niemieckiej floty. Przewidziano jedynie rezerwę przestrzeni i masy dla ich późniejszego zintegrowania z okrętami potrzebną do zainstalowania urządzeń do ich sterowania oraz dwóch anten łączą radiowych do

obsługi przesyłanych przez nie danych. Według wcześniejszych doniesień tymi bezzałogowcami miały być maszyny typu EADS/Dornier Seamaster, jednak okazały się one zbyt drogie. Ten stan rzeczy spowodował, że BWB rozpoczęło testy innych bezzałogowców, badając ich osiągi i to czy mogą one spełnić niemieckie wymagania. Pod uwagę brany był między innymi wiropląt EADS Orka-1200, będący pomniejszoną „kopią” amerykańskiego RQ-8A Fire Scouta. W ostatnim czasie wydaje się, że największe szanse ma Schiebel Camcopter S-100, którego próby przeprowadzono w sierpniu i wrześniu 2008 r. na pokładzie *Braunschweiga* i *Magdeburga*.

Na korwetach typu K 130 nie przewidziano instalacji żadnych urządzeń pozwalających na wykrycie zanurzonych okrętów podwodnych ani uzbrojenia do ich zwalczania. Jedynym środkiem walki z okrętami podwodnymi mogą być śmigłowce ZOP, odtwarzające gotowość bojową na lądowisku, wyposażonym w tym celu między innymi w stacje do ich tankowania.

Uzupełnieniem uzbrojenia tych jednostek są miny, jako że przewidziano możliwość instalowania na lądowisku czterech demontowanych torów minowych.

### Urządzenia walki radioelektronicznej i przeciwdziałania

Korwety będą wyposażone w uniwersalny system walki radioelektronicznej UL5000 K. Ma on możliwość wykrywania i identyfikowania źródeł promieniowania elektromagnetycznego oraz tworzenia w oparciu o te dane map sytuacji taktycznej powstałych w sposób pasywny. Ponadto do zadań tego urządzenia należy zakłócanie pracy wrogich radarów poprzez emitowanie sygnałów zagłuszających. Ma to szczególne znaczenie w przypadku główek radiolokacyjnych pocisków przeciwokrętowych stanowiących zagrożenie dla własnej jednostki. Niezwykle istotne jest zapisywanie charakterystyk tych emisji w bazie danych, co pozwala na zoptymalizowanie metod walki z nimi. Anteny UL5000K są rozmieszczone na dziobowym maszcie.

Uzupełnieniem urządzeń elektronicznych są dwie wyrzutnie celów pozornych MASS (Multi Ammunition Softkill System) niemieckiej firmy Buck Neue Technologien GmbH wchodzącej w skład koncernu Rheinmetall DeTec. Jedna z nich zainstalowana będzie przed bryłą mostka po lewej burcie, druga na dachu hangaru na prawej

burcie. Każda taka wyrzutnia o zmniejszonej wykrywalności została posadowiona na ruchomej i stabilizowanej w dwóch płaszczyznach podstawie. Pozwala to na wyrzucenie celów pozornych w dowolnym kierunku, z którego zbliżyć się będą rakiety zagrażające jednostce. Wyrzutnia taka mieści osiem pojemników startowych, w każdym z nich znajdują się cztery pociski, tak więc na jednej wyrzutni znajdują się 32 gotowe do wyrzucenia cele pozorne kalibru 81 mm. Pociski te zawierają w sobie dwa rodzaje ładunków użytecznych pozwalających na użycie ich przeciwko rakietom naprowadzanym radiolokacyjnie, jak i na widmo termiczne bądź też w sposób kombinowany. System ten charakteryzuje się bardzo krótkim czasem reakcji oraz automatycznym wypracowywaniem sposobów przeciwdziałania konkretnemu zagrożeniu przy wykorzystaniu uzyskiwanych w czasie rzeczywistym danych pochodzących z sensorów okrętu, jak też dotyczących warunków pogodowych czy też sytuacji taktycznej. ●

Dane taktyczno-techniczne korwet typu „Braunschweig”	
<b>Wyporność pełna:</b>	1840 t;
<b>Wymiary</b>	(dł. x szer. x zan.): 89,12 (82,80 K LW) x 12,80 (12,44 na linii wodnej) x 3,40 m;
<b>Napęd:</b>	2 silniki wysokoprężne MTU 20V 1163 TB 93 o mocy 7400 kW każdy, dwie śruby;
<b>Osiągi:</b>	prędkość maksymalna ponad 26 w., ekonomiczna 15 w., zasięg 4000 Mm/15 w.;
<b>Autonomiczność:</b>	7 dób;
<b>Elektrownia okrętowa:</b>	4 generatory napędzane przez silniki wysokoprężne MTU 2000 o mocy 550 kW każdy;
<b>Uzbrojenie:</b>	1 armata OTO Melara Compact kal. 76 mm L/62, 2 wyrzutnie systemu przeciwlotniczego RAM, 2 armaty automatyczne kal. 27 mm Mauser MLG-27, 4 wyrzutnie pociski przeciwokrętowych RBS-15 Mk 3, 2 bezzałogowe aparaty latające, 2 wyrzutnie celów pozornych MASS;
<b>Elektronika:</b>	radar dozory ogólnego TRS-3D/16, 2 radary nawigacyjne Pathfinder/ST Mk 2, system WRE UL5000K, 2 głowice elektrooptyczne Mirador, system ostrzegawczy COLDS;
<b>Załoga:</b>	65 osób (11 oficerów, 16 podoficerów i 38 marynarzy).

## REKLAMA



**KOGA ELBLĄSKA**

## MODELE OKRĘTÓW

**ZESTAWY DO MONTAŻU  
WYCINANE LASEROWO  
W DREWNI  
ORAZ GOTOWE MODELE**

**SPRZEDAŻ WYSYŁKOWA**



**PANNA WODNA**

**POZNAŃ,  
ul. Tyrwacka 21/1  
tel.: 61 82 29 214,  
69 88 13 466**

**www.bojer.pl**



**GALEON WODNIK**





# Powrót „Bryzy” do Helu

Widok na zespół holowniczy na wodach Zatoki Gdańskiej.

Fot. Karol Wójcik

Zatopienie jednostek służących we flotach wojennych praktykowane jest z powodzeniem w wielu krajach na świecie, są to akcje bardzo spektakularne przyciągające wielu widzów oraz media, należy wspomnieć o projektach zatopienia jednostek takich jak: *Hobart, Brisbane, Swan* w Australii; *Mackenzie, Saskatchewan, Breton, Columbia* w Kanadzie, *Spiegel Grove, Oriskany* w Stanach Zjednoczonych Ameryki, *Waikato, Wellington* w Nowej Zelandii oraz *Scylla* w Wielkiej Brytanii. Były to okręty o różnym typie i przeznaczeniu min. niszczyciele, okręt desantowy oraz lotniskowiec. Każda z tych jednostek została zatopiona w celu stworzenia sztucznej rafy oraz jako atrakcja przyciągająca rzesze pletwonurków z całego świata. Niedługo do listy jednostek celowo zatopionych dołączy Helski kuter K-18 *Bryza*.

*Bryza* była kutrem pasażersko-lądnicowym projektu 772, budowany w latach 1961-69 w serii 51 jednostek dla Marynarki ZSRR. Jednostka została wcielona do Polskiej Marynarki Wojennej jako „K-18” *Bry-*

*za*. Rok wodowania 1964, data podniesienia bandery to 10 stycznia 1965 r. Pierwszym dowódcą kutra został starszy bosman Czesław Kowalski. Jest to starsza siostra jednostek szkolnych MW wybudowanych w latach siedemdziesiątych którymi były OORP *Elew, Kadet, Podchorąży*. Przeglądając się tym jednostką widać, że kadłub pozostał taki sam, zmienił się tylko kształt nadbudówek oraz wyposażenie. Helska jednostka posiada także dwa silniki Wola o większej tj. 2 x 300 KM mocy niż bracia.

*Bryza* służyła w 9 Flotylli Obrony Wybrzeża w 43 Dywizjonie Pomocniczych Jednostek Pływających w Helu, w czasie swojej służby wykazała się dzielnością morską skutecznie dostarczając pocztę i zaopatrzenie na okręty znajdujące się na morzu podczas ćwiczeń. Jej zadaniem było także przewożenie pasażerów na trasie Gdańsk/Gdynia – Hel. Wycofana ze służby w 2001 roku. Odkupiona przed zezłomowaniem przez miasto Hel w celu zatopienia, rozwoju turystyki wrakowej, organizowania szkoleń wrakowo

– morskich oraz obserwacji środowiska morskiego wokół leżącej na dnie jednostki.

*Bryza* została całkowicie wyczyszczona z zagrażających środowisku wodnemu substancji. Zostały oczyszczone zbiorniki paliwa, smarów, słodkiej wody a także rurociągi z pozostałości ropopochodnych, smarów i olejów. Z zęz odpompowano zanieczyszczoną wodę. Należy przypomnieć, że odpady które zalegały na *Bryzie* zostały odebrane i poddane utylizacji. Jedynie ze względu na stateczność jednostki podczas holowania silniki wraz z urządzeniami pomocniczymi pozostały na miejscu.

Podobnie jak przy ostatnim holowaniu tak i tym razem *Bryza* musiała przejść dwie inspekcje, by mogła zostać bezpiecznie przeholowana do portu w Helu. 11 marca na dzień przed przeholowaniem jednostki do Helu, w Gdańsku przy nabrzeżu Ostrowica III odbyły się inspekcje mające na celu wydanie karty bezpieczeństwa na jednorazową podróż dla zespołu holowniczego składającego się z K-18 oraz holownika *Wojtek*.



Kilka ujęć *Bryzy* i holownika *Wojtek*.  
Fot. Karol Wójcik

Inspekcja Polskiego Rejestru Statków odbyła się o 10 rano, następnie *Bryzę* odwiedził Inspektor z Inspektoratu Bezpieczeństwa Żeglugi z Urzędu Morskiego w Gdyni, po zapoznaniu się ze stanem jednostki inspektor wydał kartę bezpieczeństwa.

Dnia 12 marca o godzinie 09:30 holownik *Wojtek* wraz z *Bryzą* holowaną przy burcie wyruszył z Gdańska. Tego dnia panowała doskonała pogoda, stan morza wynosił 0<sup>0</sup>B, z Helu było widać statki cumujące na redzie Gdańska a także dźwigi znajdujące się w porcie. Dzięki sprzyjającej pogodzie już pod 2 godzinach zespół holowniczy pojawił się na redzie Helu szybko zbliżając się do portu. O godzinie 11:45 *Bryza* przycumowała przy nabrzeżu wewnętrznym przy pirsie zachodnim w porcie rybackim.

Jednostkę w Helu przywitał tłum gapiów, na czele z włodarzami miasta, po odebraniu *Bryzy* holownik *Wojtek* udał się w podróż powrotną do Gdańska zaś K-18 przeżyła szturm ciekawskich. Jednostkę odwiedzili również byli marynarze służący na niej w latach siedemdziesiątych i dziewięćdziesiątych, wspomnieniom nie było końca. Przypomniały się historie śmieszne a także te mroźące krew w żyłach, byłym marynarzom kręciła się łezka w oku.

Od tego momentu *Bryza* wzbudza rosnące zainteresowanie w Helskim porcie, codziennie widać ludzi zmierzających do K-18 by przyglądać się jednostce która już niedługo zostanie zatopiona w pobliżu główki Portu Wojennego, naprzeciwko małej plaży. ●

Urząd Miasta Hel  
[www.gohel.pl](http://www.gohel.pl)  
[www.k18bryza.helonline.pl](http://www.k18bryza.helonline.pl)

#### Budowa:

Gdańska stocznia Rzędna  
w Gdańsku – Stogi

**Wyporność:** 135 t

#### Wymiary:

długość: 28,82 m; szerokość: 6,2 m;

**zanurzenie:** 1,85 m

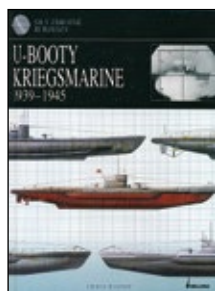
**Napęd:** 2 silniki wysokoprężne „Wola”  
o mocy 300 KM

**Prędkość:** 11 w

**Zasięg:** 1100 Mm

**Załoga:** 11 osób





### U-Booty Kriegsmarine 1939-1945

Chris Bishop  
wydawnictwo BELLONA  
wydanie 2009 r.  
Format: 19 x 24 cm, 192 strony  
Oprawa: twarda  
Tłumaczenie z j. angielskiego:  
Bartłomiej Zborski  
Cena 47,00 PLN

Stosunkowo niedawno na rynku wydawniczym ukazała się pozycja, która z pewnością zainteresuje większość hobbystów zajmujących się rozwojem, działaniami bojowymi i losami Uboot-waffe. Należy stwierdzić, że w ostatnich latach na polskim rynku wydawniczym ukazała się duża liczba publikacji, traktujących o tym właśnie gatunku broni, ale właśnie tę autorstwa Chrisa Bishopa należy odpowiednio docenić, gdyż wydaje się być najlepszą od czasu ukazania się w roku 1996 na rynku polskim, pozabawionej stawianej u nas do tamtej pory swoistej otoczki propagandy powojennej *Hitlera wojna U-Bootów* autorstwa Claya Blaira (*Hitler's U-Boat War*) w dwóch tomach, będąc jej bardzo dobrym uzupełnieniem, gdyż porusza również akweny działalności niemieckich okrętów podwodnych, które Blair potraktował marginesowo, jak choćby Morze Czarne. Książka Bishopa stanowi swoje kompendium wiedzy o „szarych wilkach”. Autor na 192 stronach (bogato ilustrowanych, dużo fotografii kolorowych oraz planików pomocnych potencjalnym modelarzom) opisał w krótkim reporterskim stylu historię wszystkich flotylli frontowych (liniowych) w liczbie 16 i szkoleniowych (15). W historii każdej zawiera się opis jej powstania, bazy, w których stacjonowała, typy U-Bootów (tabelarycznie), tzw. „asy” (m.in. Schnee, Mützelburg, Guggenberger, Kretschmer, Prien.), którzy dowodzili jednostkami wchodzącymi w skład danej flotylli, kolorowe godła każdej flotylli, wybiórcze opisy wyróżniających się jednostek (w przypadku 1. flotylli to: *U 9*, *U 201*, *U 441* (tzw. Flakfalle, czyli okręt przeciwlotniczy U-Flak 1), *U 556*, opisy stoczonych krwawych bitew konwojowych, zestawienia tzw. „wilczych stad”, tabelki wszystkich jednostek wchodzących w skład danej flotylli z podziałem na konkretną jednostkę, typ, wejście do służby, okres przynależności do flotylli, liczbę patroli, odniesionych sukcesów, losów końcowych. Autor w krótkich słowach informuje m.in. o pochodzeniu kandydatów do tej trudnej służby, i incydencie z *Laconią*, o „Mlecznych Krowach” (Milchkühe), rzezi konwoju PQ-17, okrętach grupy „Monsum”, konwojach arktycznych, patrolach z „chrapami” (Schnorchel), kryzysie torpedowym. Całość ułożona w chronologicznym porządku, poprzez wstęp, remilitaryzację, typy U-Bootów, starą i nową taktykę po wybuch wojny. Na uwagę zasługuje nie pominięcie tak ważnego dla prowadzonej wojny podwodnej, jakim przy stałe rosnących stratach (z 40 000 podwodników z działań wojennych powróciło raptem tylko 10 000) opisanie tej jednej dużej „sali wykładowej” umieszczonej wzdłuż wybrzeża Bałtyku, którą były wszystkie flotyle szkoleniowe. Na końcu książki zawarto różnego rodzaju dodatki w postaci opisu akwenu działalności U-Bootów w postaci przejrzystych, kolorowych plansz, czy stopni oficerskich Kriegsmarine i ich odpowiedników w Royal Navy, US Navy i PMW. Jak już wspomniano recenzowana książka ma charakter encyklopedyczny, a znajdując się na jej końcu indeksy, U-Bootów i ogólny (selektywny) ułatwia szybkie szukanie.

Jeszcze zdanie o tłumaczu, p. Bartłomiejowi Zborskiemu, który wywiązał się ze swojego zadania wręcz wzorowo, co świadczy o jego wysokim profesjonalizmie w dziedzinie znajomości tematu i tzw.

panowaniem nad językiem. Można śmiało powiedzieć, że jest to chyba najlepsze tłumaczenie, z którym zetknąłem się w ostatnim czasie, gdyż ostatnie z dziedziny wojen morskich do najszcześniejszych wydawnictwa Bellona nie należały.

Wspomniana pozycja jest godna polecenia

Michał Jarczyk



### Wyprawa do Złotego Rogu.

Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim  
(sierpień 1914 - marzec 1915)

Piotr Nykiel  
Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków 2008 r.  
Format: 16 x 24 cm, 376 stron, 158 fotografii  
czarno-białych i kolorowych, 18 map, 19 tabel  
Oprawa twarda  
Cena 64,00 PLN

Znane krakowskie wydawnictwo Arkadiusz Wingert, w ramach swojej serii „Ten piękny wiek XIX”, wydało książkę Piotra Nykiela zatytułowaną *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914-marzec 1915)*. Praca ta jest ukoronowaniem wieloletnich badań naukowych autora nad tym tematem, prowadzonych również na miejscu w Turcji, w miejscach opisywanych zdarzeń.

Już na pierwszy rzut oka, książka robi dobre wrażenie, tak pod względem ciekawej okładki oraz dobrej oprawy intrologatorskiej. Natomiast prawdziwa uczta konesera czeka nas dopiero w środku.

Książka podzielona jest na osiem rozdziałów, w których na wklejkach zaprezentowano 158 fotografii, w większości są one publikowane w Polsce po raz pierwszy. Ich unikatowość potwierdza to, że większość z nich jest oryginałami wykonanymi przed lub po opisywanych zdarzeniach. Również autor zaprezentował fotografie współczesne pochodzące z miejsc walk.

Co do samej zawartości tekstowej książki, to przyznam, że jestem pod jej ogromnym wrażeniem. Autorowi udało się zebrać w pełnej skondensowanej formie wszystkie wątki alianckiej operacji w Dardanelach oraz tureckiej obrony. Oczywiście poprzedza je opis walczących sił, tak morskich jak i lądowych. Również bardzo dobrze zostało opisane tło polityczne wydarzeń oraz plany walczących sił. Najwięcej miejsca autor poświęcił opisowi walk o zdobycie Dardaneli, na które przeznaczył aż 4 rozdziały. Oprócz opisów bitew czy potyczek mamy również zaprezentowane również mało znane ciekawostki, niektóre wręcz o humorystycznym wyrazie. Mamy również opisy czynów bohaterskich, jak również bałaganu czy zwykłej niekompetencji i to po obu walczących stronach.

Całość książki uzupełniają aneksy z tabelami zawierającymi dane taktyczno-techniczne okrętów, stanów baterii nadbrzeżnych, nazewnictwa, zagród minowych, liczebności dział, zaopatrzenia w amunicję, stanów osobowych, itp. Pracę zamyka wkładka z kolorowymi mapami oraz indeksy.

Nie zawaham się stwierdzić, że praca Piotra Nykiela jest najlepszą książką o tym temacie wydaną na świecie w ostatnim półwieczu. Dlatego każdy miłośnik spraw wojennomorskich, czy też badacz historii Wielkiej Wojny, powinien ją posiadać obowiązkowo w swojej bibliotece.

Jarosław Malinowski