

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, Oskar Myszor,
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,
Grzegorz Nowak, Grzegorz Ochmiński,
Jarosław Palasek, Jan Radziński,
Marek Suplat, Tomasz Walczyk

Współpracownicy zagraniczni

BELGIA

Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck
CZECHY

René Greger, Ota Janeček

FRANCJA

Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux
HISZPANIA

Alejandro Anca Alamillo

LITWA

Aleksandr Mitrofanov

MALTA

Joseph Caruana

NIEMCY

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

ROSJA

Siergiej A. Bafakin, Nikolaj 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
skracania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.

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

Nakład: 1500 egz.

Na okładce:

Chińska fregata rakietowa *Zhoushan* typu
Jiangkai II (proj. 54A) Fot. Sinhua

W NUMERZE



Z życia flot

2

5

Tomasz Walczyk
**Strażnicy Imperium – pancerniki typu
Admiral, część III**



Zvonimir Freivogel

**Szybkie krążowniki rozpoznawcze typu
Admiral Spaun i *Saida*, część I**

10

18

Piotr Nykiel
**„Gone but not forgotten” – Ofiary rajdu
Goebena i *Breslaua* na Imroz**



Maciej Franz

**Brytyjczycy na drodze do pierwszego
Tarentu**

21

26

Siergiej W. Patjanin
Pierwsze jaskółki floty wersalskiej, część III



Tomasz Szubrycht

**Szwedzkie siły morskie
w okresie II wojny światowej**

36

44

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



Mariusz Rafał Kaczmarek

„Niewypowiedziana” wojna, część II

52

58

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



Oskar Myszor

**Losy japońskich okrętów desantowych
typu *T.1* oraz *T.101/T.103***

62

68

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



Wojciech Mazurek

**Flotylla okrętów desantowych w strukturze
Marynarki Wojennej w latach 1951-1964**

77

92

Maciej S. Sobański
**Japońskie niszczyciele śmigłowcowe
typów *Haruna* i *Shirane***



Rafał Ciechanowski

Parada morska 60 lat MW ChRL

100

104

Recenzje





Iracki patrolowiec *Fateh* zbudowany we Włoszech. Fot. Fincantieri

INDIE

„Airavat” w służbie

W bazie morskiej Visakhapatnam dokonano w dniu 19 maja oficjalnego wcielenia do służby okrętu desantowego *Airavat*. Jest on trzecią jednostką typu *Shardul*, będącego rozwinięciem wcześniejszego typu *Magar*.

Podane dane taktyczno-techniczne okrętu są skąpe: wyporność maksymalna 5600 t, wymiary 124,80 x 17,5 x ? m, napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi, prędkość 15,8 węzła, załoga 156 ludzi.

Uzbrojenie obejmuje dwa zestawy CRN-91 składające się z działka kal. 30 mm, będącymi morską wersją wieżyczki z rosyjskiego transportera opancerzonego BWP-2. Uzupełniają je dwie 18-prowadnicowe wyrzutnie WM 18A niekierowanych pocisków kierowanych i rakiet plot. „Igła”.

Możliwości ładunkowe obejmują 10 czołgów średnich, 10 ciężarówek i 500 żołnierzy z pełnym ekwipunkiem. Dodatkowo okręt wyposażony jest w cztery barki desantowe oraz pokład lotniczy dla śmigłowca „Sea King” Mk 42 lub „Dhruv”.

„Gorszkow” c.d.

Pomimo ustawicznych targów i przepychanek odnośnie kosztów przebudowy lotniskowca *Admirał Gorszkow* dla Indii, prace nad nim przebiegają bez zakłóceń. Okręt został już wydokowany i przystąpiono na nim do montażu sys-

temów elektronicznych. Po nich zostanie zamontowane uzbrojenie obronne.

IRAK

Pierwszy „Fateh” w służbie

Wczoraj w bazie morskiej La Spezia odbyła się uroczystość przekazania marynarce wojennej Iraku, pierwszej z 4 zamówionych dużych łodzi patrolowych typu *Fateh*. 53-metrowa jednostka będzie największą w arsenale morskim Irakijczyków.

15 lutego 2006 przedstawiciele irackiego ministerstwa obrony i włoskiej Fincantieri, zawarli porozumienie o budowie 4 zmodernizowanych jednostek typu *Diciotti*, wykorzystywanych przez strażę przybrzeżną Włoch i Malty. W Iraku będą występować pod nazwą *Fateh* (zwycięstwo). Razem z 5 mniejszymi łodziami patrolowymi typu *Predator* i 35 łodziami inspekcyjnymi, będą służyć do ochrony irackiej, morskiej strefy ekonomicznej (dodatkowo na Tygrysie działa 10 kutrów rzecznych). Pozostałe okręty będą przekazywane odbiorcy co 3 miesiące.

W trakcie ostatniej uroczystości, pierwszą jednostkę typu *Fateh*, odebrała delegacja pod przewodnictwem gen. Babakera Baderkhan Al Zibariego, szefa sztabu irackich sił zbrojnych. Okręt już wkrótce wyruszy w podróż przez Morze Śródziemne, Kanał Sueski i Morze Czerwone, do Um-Qasr. Przebycie ok. 9000 km zajmie 38-osobowej załodze ok. 20 dni. Irakijczycy szkolą się we Włoszech od początku roku.

Przygotowanie załóg jest częścią kontraktu na dostawy patrolowców. Jego całkowita wartość to 80 mln Euro.

ROSJA

Nowy lodolamacz

W Bałtyjskiej Wierfi w Sankt Petersburgu trwają końcowe prace wyposażeniowe na lodolamaczu *Moskwa*. Jest to nowa jednostka proj. 21900, trwa budowa drugiej jednostki o nazwie *Sankt Petersburg*. Ich budowa jest częścią planu modernizacji stanu lodolamaczy, z których część z racji podeszłego wieku, trzeba będzie wycofać ze służby. Ponadto trwa polityczna aktywizacja Rosji w rejonie Arktyki za którą ma pójść gospodarcza (eksploatacja złóż ropy naftowej i gazu ziemnego) i militarna (plany założenia szeregu nowych baz).

Lotniskowiec *Admirał Gorszkow* po wydokowaniu.

Fot. Internet





Rosyjski lodolamacz Moskwa przy nabrzeżu wyposażeniowym.
Fot. ITAR-TASS

Dane Moskwy są następujące: wyporność standardowa 7800 t, wyporność pełna 14 230 t, wymiary 114,00 x 26,50 x 8,50 m, napęd elektrogeneratorami Wärtsilä o mocy łącznej mocy 16 000 KM (11 765 kW), prędkość maksymalna 17 węzłów, załoga 20 ludzi (?).

TRYNIDAD & TOBAGO

Patrolowce z Australii

Australijska stocznia Austal wodowała 19 maja pierwszy, z sześciu zamówionych w 2008 roku, patrolowców. Cała seria ma być ukończona do początku 2010 roku.

Dane taktyczno-techniczne tych aluminiowych jednostek są następujące: wymiary 30,00 x 6,40 x 1,5 m, napęd 2 silnikami wysokoprężnymi MTU, prędkość maksymalna 40 węzłów, zasięg 1000 Mm/10 w., załoga 12 ludzi, uzbrojenie działko kal. 20 mm.



Nowy patrolowiec dla Trynidadu i Tobago.

Fot. Austal

USA

„Zumwalt” uratowane

U.S. Navy otrzyma jednak 3, a nie 1 lub 2 niszczyciele nowej generacji typu *Zumwalt* (DD-1000). Wymagane przez Pentagon ograniczenie kosztów osiągnięto, przenosząc całą produkcję do jednej stoczni.

Pierwotne plany zakładały zbudowanie 32 jednostek, które miały dysponować wielokrotnie większymi możliwościami bojowymi, niż obecnie wykorzystywane niszczyciele typu *Arleigh Burke* (DDG-51). Miało to zapewnić przewagę nad jakimkolwiek okrętem potencjalnych przeciwników.

Rozwój i budowa jednostek większych od większości klasycznych krążowników (wyporność 14,5 tys. t), dla których zaprojektowano 10 nowoczesnych, pionierskich systemów bojowych i pokładowych, okazała się ponad siły amerykańskiego budżetu wojkowego. Liczbę niszczycieli zredukowano do 24, a potem 7 egz. W 2007 zdecydowano się jedynie na 3 niszczy-

ciele, których cena, łącznie z fazą B+R, szacowana była na początku bieżącego roku na 27,6 mld USD, czyli tyle, ile trzeba zapłacić za 5 lotniskowców...

„Truxtun” w służbie

W sobotę odbyła się uroczystość przyjęcia do służby 55. z kolei niszczyciela typu *Arleigh Burke*, *Truxtun* (DDG-103). Okręt został zwodowany 2 czerwca 2007 w stoczni Northrop Grummana Ingalls Shipbuilding. Próby i szkolenie załogi trwały prawie 2 lata, dłużej, niż w przypadku dwóch niszczycieli, zbudowanych w konkurencyjnej stoczni Bath Iron Works. Dlatego mimo, że *Truxtun* jest 53 zwodowanym okrętem typu *Arleigh Burke*, jest dopiero 55 przyjętym oficjalnie do służby.



Amerykański niszczyciel rakietowy *Truxtun* już w służbie. Fot. U.S. Navy

Pierwotnie planowano, że powstanie łącznie 62 jednostek tego typu. Budowa ostatnich już się rozpoczęła. Jednak ze względu na kompromisową umowę w sprawie budowy trzech niszczycieli typu *Zumwalt*, zdecydowano o zamówieniu dodatkowych 2 okrętów starszego typu.

Obłot „Posejdona”

Przedstawiciele Boeinga poinformowali o udanym oblocie prototypu samolotu morskiego P-8A „Posejdon”. U.S. Navy zamówiła 108 maszyn tego typu, które od 2013 zaczną zastępować P-3C „Orion”.

Próba odbyła się 25 kwietnia przed południem, z lotniska fabrycznego koncernu w Seattle, więcząc pierwszy etap prób naziemnych, który trwał od połowy sierpnia ubiegłego roku. Piloci testowi sprawdzili działanie głównych elementów prototypu, oznaczonego jako T-1, w tym silników, autopilota i pomocniczych systemów zasilania.

Próba była pierwszym sprawdzianem samolotu, wywodzącego się z pasażerskiego B737-800, od którego zapożyczono kadłub, większość systemów lotu i silniki CFM567. Maszyna otrzyma jednak specjalistyczne, wojskowe wyposażenie i 5 dodatkowych zbiorników paliwa, które zdecydowanie zwiększą zasięg działania samolotu.

Faktyczne próby w locie rozpoczną się dopiero w 3 kwartale bieżącego roku. Do tego czasu T-1 zostanie pomalowany. Zamontowana zostanie również aparatura pomiarowa dla kolejnych testów. Samolot przejdzie jednocześnie serię prób naziemnych.

Lotnictwo marynarki wojennej w czerwcu 2004 zamówiło 108 samolotów tego typu. Mają wspólnie z ok. 40 bsl RQ-4N

Pierwszy start prototypu P-8A „Poseidon”.

Fot. Boeing



zastąpić ok. 160 P-3C „Orion”. P-8A będą służyły do zadań rozpoznawczych, zwalczania okrętów podwodnych i nawodnych

WIETNAM

Okręty podwodne za 1,8 mld USD

Kontrakt na sprzedaż 6 okrętów podwodnych typu *Kilo* Wietnamowi negocjuje Rosoboronoexport. O kontrakcie donosi „Kommiersant”. Rozmowy trwające od roku są bliskie sfinalizowania. Okręty ma zbudować OAO Admiraltyjskije Wierfi w Sankt Petersburgu z ewentualną pomocą PO Siewmasz w Siewierodwinsku, gdzie mogłyby powstać nawet 2 jednostki. 9 kwietnia poinformowano, że w najbliższym czasie w OAO Admiraltyjskije Wierfi zostanie wodowany okręt typu *Kilo* przeznaczony dla odbiorcy zagranicznego. Nie podano jednak kto jest zamawiającym (być może chodzi o Algierię).

Rosyjscy eksperci kwestionują wartość kontraktu, uznając ją za zbyt wysoką dla Wietnamu. Ich zdaniem, jeśli kontrakt zostanie podpisany, kwota może okazać się znacznie mniejsza, albo Wietnam uzyska bardzo korzystne warunki kredytowe.

Wietnam jest wieloletnim odbiorcą rosyjskich okrętów. W 2001-2002 rosyjskie stocznie uzyskały zamówienie na 8 kutrów proj. 1241.8 i 2 fregat proj. 1166.1 *Gepard*. Wietnam kupił również brzegowe raketowe kompleksy przeciwokrętowe „Bastion”.

Okręty podwodne z napędem konwencjonalnym proj. 636 są uznawane za jedno z najcichszych na świecie. Ich uzbrojenie stanowią 4 (lub więcej) pociski raketowe (w wersji ekspor-

towej Club-S), 18 torped i 24 miny. Pod wodą rozwijają prędkość 20 węzłów. Eksportowa cena okrętu klasy *Kilo* to 300 mln USD.

W 2007 informowano o rozmowach na temat sprzedaży 9 okrętów podwodnych toczonych z Wenezuelą. Miały one być wykorzystywane do ochrony instalacji wydobywczych ropy naftowej. Niedawno pojawiły się nieoficjalne informacje o zakończeniu negocjacji bez podpisania kontraktu. Powodem rezygnacji Wenezueli z zakupu miałyby być problemy związane z kryzysem finansowym i ocieplenie stosunków z USA. Być może jednak rozmowy trwają, ale kontrakt będzie dotyczyć jedynie 3-4 okrętów.

WŁOCHY

Wszystkie fregaty „Horizon”

6 maja w porcie La Spezia zebrały się wszystkie 4 fregaty przeciwlotnicze typu *Horizon/Orrizonte* – dwie francuskie i dwie włoskie. Testowano m.in. działanie systemów zarządzania walką.

Fregaty tego typu to owoc ścisłej współpracy przemysłowej Włoch i Francji. Pierwsza jednostka, francuski *Forbin*, został zwodowany w 2005. Ostatni, włoski *Ciao Duilio* – w październiku 2007. Obecnie jednostka ta kończy program testów przed uzyskaniem gotowości bojowej.

Pierwotnie oba kraje miały kupić po 4 okręty tego typu. Ostatecznie – z powodów ograniczeń budżetowych – poprzestano na 2 parach jednostek. Ich zadania przejmą nieco mniejsze fregaty typu FREMM, w odmianie przeciwlotniczej, również rozwijane wspólnie przez Francję i Włochy.

Głównym zadaniem *Horizonów* będzie ochrona przeciwlotnicza i przeciwrakietowa lotniskowców: *Charles de Gaulle* i *Cavour*.

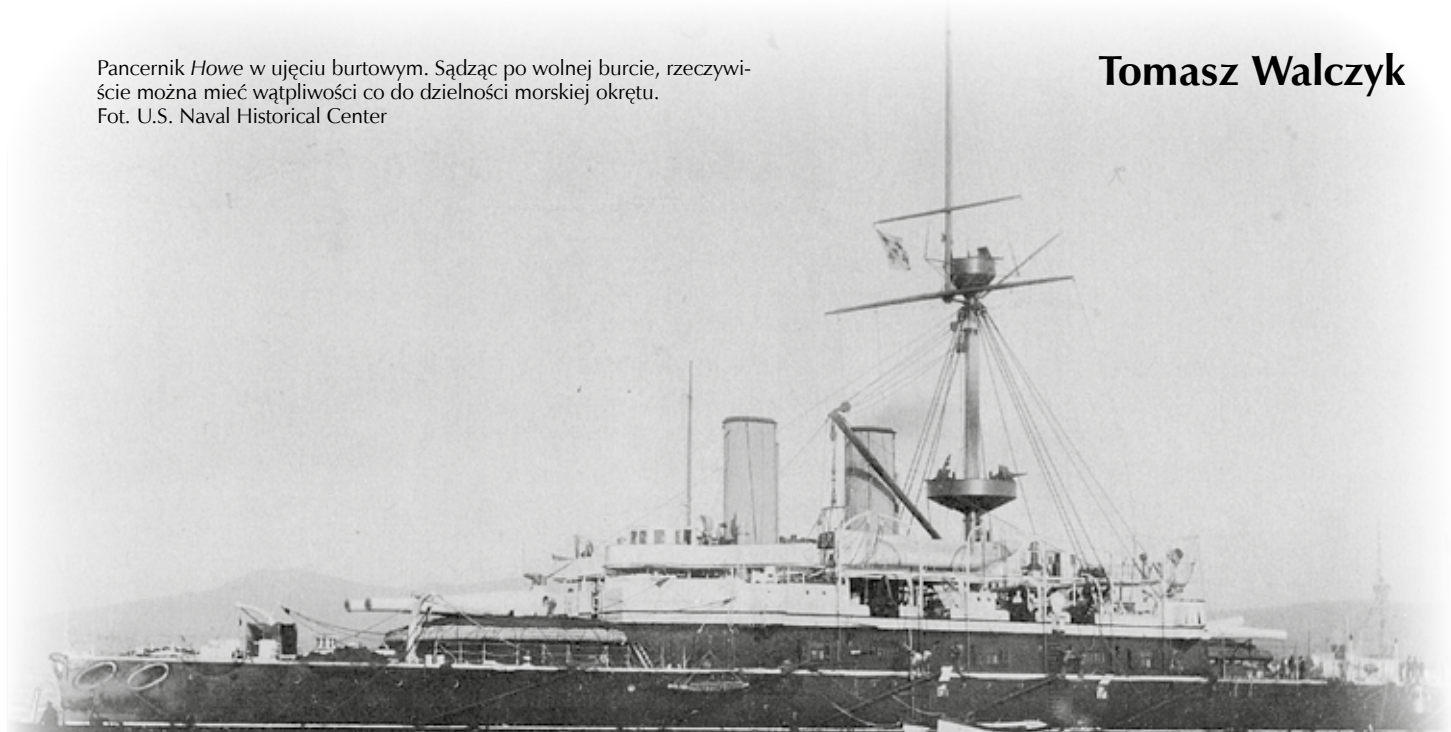
Do tej pory jednostki obu krajów operowały oddzielnie. Jasnym jest jednak, że na Morzu Śródziemnym Marine Nationale i Marina Militare będą ze sobą ściśle współdziałać. Dlatego ich wspólne ćwiczenia odbyły się niedługo po przyjęciu okrętów do służby.

Bazą obrano włoską La Spezia. Głównym celem jest badanie współdziałania niemal bliźniaczych okrętów (różnice polegają na nieco innej konfiguracji uzbrojenia artyleryjskiego i przeciwokrętowego), a przede wszystkim funkcjonowania systemów zarządzania walką.

Opracowali: Serwis AL Altair, Jarosław Malinowski

Zlot typu „Horizon”, tutaj w kadrze włoski *Andrea Doria* i francuski *Forbin*.
Fot. zbiory Leo van Ginderen





Strażnicy Imperium – pancerniki typu „Admiral”

Część III – „Howe” i „Rodney”

Geneza

W czasie gdy na pochylni arsenału w Pembroke została położona stępka pod pancernik *Collingwood* w gronie brytyjskiej admiralicji ponownie rozgorzała dyskusja na temat, jak powinien wyglądać pancernik dla Royal Navy. Zdaniem sir H. Stuarta *Collingwood* był za słabo uzbrojony jak na liniowiec pierwszej klasy. Uważał, że jego artyleria nie byłaby stanie przebić pancerza 21-calowego francuskich pancerników nawet z odległości 1000 jardów. Sprawa stała się pilniejsza, gdy wyszło na jaw, że właśnie zaczęte w 1879 roku pancerniki *Amiral Baudin* i *Formidable* miały otrzymać stalowy pancerz.

Jaka jednak powinna być właściwa odpowiedź kręgi dowódcze marynarki Wielkiej Brytanii nie miały pojęcia, gdyż duże pancerniki były bardzo kosztowne. Z tego powodu wszystkie nowe projekty musiały być opracowane w ramach wielkości wyznaczonych przez pancernik *Collingwood*.

Jeden z przedstawionych projektów zewnętrznie przypominał *Temeraire* uzbrojony w działa umieszczone w kazamatach. Dodatkowy wyższy pokład miał zapewnić bezpieczeństwo okrętowi przeznaczonemu do służby oceanicz-

nej. Przy wspomnianych jednak ograniczeniach największe działa jakie można było umieścić należały do zaledwie 25 tonowego typu.

Większość środowisk opiniotwórczych uważała, że *Collingwood* jest za mały do służby oceanicznej. Z drugiej strony był silny opór wobec zwiększania wymiarów nowych pancerników. Klincz trwałby zapewne jeszcze bardzo długo, gdyby nie kolejne wieści z Paryża o planowanej budowie następnych czterech pancerników uzbrojonych w działa 340 mm.

Przy zatwierdzaniu wydatków na rok budżetowy 1881/82 od samego początku znalazły się źródła finansowania budowy czterech pancerników pierwszej klasy. Pozostawało tylko wybrać podstawę dla projektu nowej jednostki. N. Barnaby przedstawił szereg propozycji mieszczących się w podanych limitach tonażowych.

Aby uniknąć dalszego opóźniania budowy nowych pancerników zdecydowano się ostatecznie na sięgnięcie po istniejący projekt oparty na *Collingwood*, ale ze wzmocnionym uzbrojeniem. Nie lada wyzwaniem była instalacja silniejszych dział przy zachowaniu dotychczasowej wyporności. Pierwszy Lord Admi-

ralicji zaproponował by zastąpić parę dział 305 mm jednym działem 80, 70 lub 60-tonowym.

W ramach modyfikacji od początku przewidywano forsowany ciąg kotłów.

Budowa i próby

Gotowy projekt nowych pancerników został przedstawiony pod obrady parlamentu 30 marca 1881 r. Ponowna analiza projektu przez parlamentarzystów została przeprowadzona 14 i 16 sierpnia, już po zmianie rządu. Po zatwierdzeniu budowy zlecenie na ich konstrukcję zostało złożone w arsenałach w Pembroke (*Howe*) i Chatham (*Rodney*). Kwestia uzbrojenia miała doprowadzić do przestojów w budowie okrętów – stanowiska artyleryjskie 305 mm pozostawały gotowe jedynie na papierze.

Jako pierwsza ruszyła budowa *Rodney* – oficjalne położenie stępki nastąpiło 6 lutego 1882 roku.

7 czerwca zaczęto prace nad *Howe*. Budowa postępowała do przodu równocześnie z pracami nad projektem zmodernizowanego *Collingwooda*. Gdy ostateczny projekt był gotowy kadłuby jednostek były już dość zaawansowane w budowie. Wtedy też lordowie Admi-

ralicji ponownie postawili sobie pytanie według jakiego projektu dokończyć budowę pancerników.

Kontynuacja budowy według pierwotnego projektu udoskonalonego *Collingwooda* nie miała sensu, gdyż w tym czasie był propozycją zbyt słabo uzbrojonej jednostki. Z kolei pełna przeróbka projektu mogła doprowadzić do poważnego zatrzymania budowy okrętów i poważnie opóźnić ich wejście do służby. Jedyną rozsądną alternatywą wydawało się zainstalowanie nowszych, silniejszych dział artylerii głównej na istniejącym projekcie kadłuba i wzmocnić ilość dział 152 mm. Wymagało to jednak dokonania oszczędności wagowych na innych elementach. Same działa, stanowiska artyleryjskie oraz amunicja wymagały dodatkowych 300 ton nie mówiąc o wzroście masy kadłuba w związku ze wzmocnieniem konstrukcji kadłuba wokół stanowisk artyleryjskich.

W owych czasach praktyka projektowania nie przewidywała zapasu wyporności, tak więc często zmiany powodowały wzrost zanurzenia o 1 stopę co obniżało już i tak niedużą wysokość wolnej burty. Dla zachowania planowanej prędkości okręt potrzebował także maszyn o większej mocy oraz większego i cięższego systemu prądnic.

Pomimo tych wszystkich problemów perspektywa uzyskania okrętu silniejszego od *Collingwood* bez większego wzrostu wagi i straty czasu w przeprojektowaniu. Ostatecznie okręty udało się zbudować z poprawkami wprowadzanymi w trakcie budowy jednostek. Po

ukończeniu *Rodney* i *Howe* nieznacznie się różniły.

Według projektu na kadłub zarezerwowano 6100 „długich” (6198) ton na wyposażenie 3500 (3556) ton. Podobnie jak w przypadku *Collingwood* były to cyfry orientacyjne gdyż w rzeczywistości odbiegały one od danych projektowych.

Przeprojektowanie planów wyglądało na proste – chodziło o wzmocnienie konstrukcji pod silniejsze działa, ale w praktyce okazało się znacznie poważniejsze. Przy wzmocnieniu uzbrojenia, a w związku z tym także powiększeniem się załogi i wymaganych dla niej pomieszczeń oraz przy pełnym zapasie węgla waga kadłuba wzrosła do 10 300 (10 465) ton. Efektem wzrostu wyporności było obniżenie się pasa pancernego na 1 stopę poniżej linii wodnej. Przy normalnym zapasie paliwa (zredukowanym do 900 ton) pionowy pancerz wystawał nad linię wodną nieco poniżej 15 cm. Pomimo tego Admiralicia zdecydowała się zostawić projekt bez zmian, ponieważ przy zachowaniu projektowanej wyporności 9470 ton pas pancerny i tak schodził poniżej linii wodnej.

Opis pancerników

Kadłub

Kadłub *Rodney* był podzielony na 120 przedziałów wodoszczelnych (wliczając także przedziały podwójnego dna). System ten w praktyce powieśla rozwiązanie zastosowane na *Collingwood*. Podstawową różnicą był dodatkowy lekki pokład położony ponad kotłami dla lepszej obsługi wzmocnionego ciągu pary

oraz wzmocnieniach pod stanowiskami artylerii głównej i pod fundamentami maszyn.

Na drugim z budowanych okrętów, *Howe* zmieniła się część nawodna kadłuba w sekcji dziobowej. Zamiast wnek na kotwice, zostały one ustawione na kotwicznych poduszkach na pokładzie. W części nadbudówki dodano pomieszczenia dla załogi. W odróżnieniu od *Rodney* na *Howe* nie było pomostu do obsługi wzmocnionego ciągu, natomiast w dziobowej stewie zamontowano specjalne stanowisko dla nawodnych wyrzutni torpedowych

Pancerz

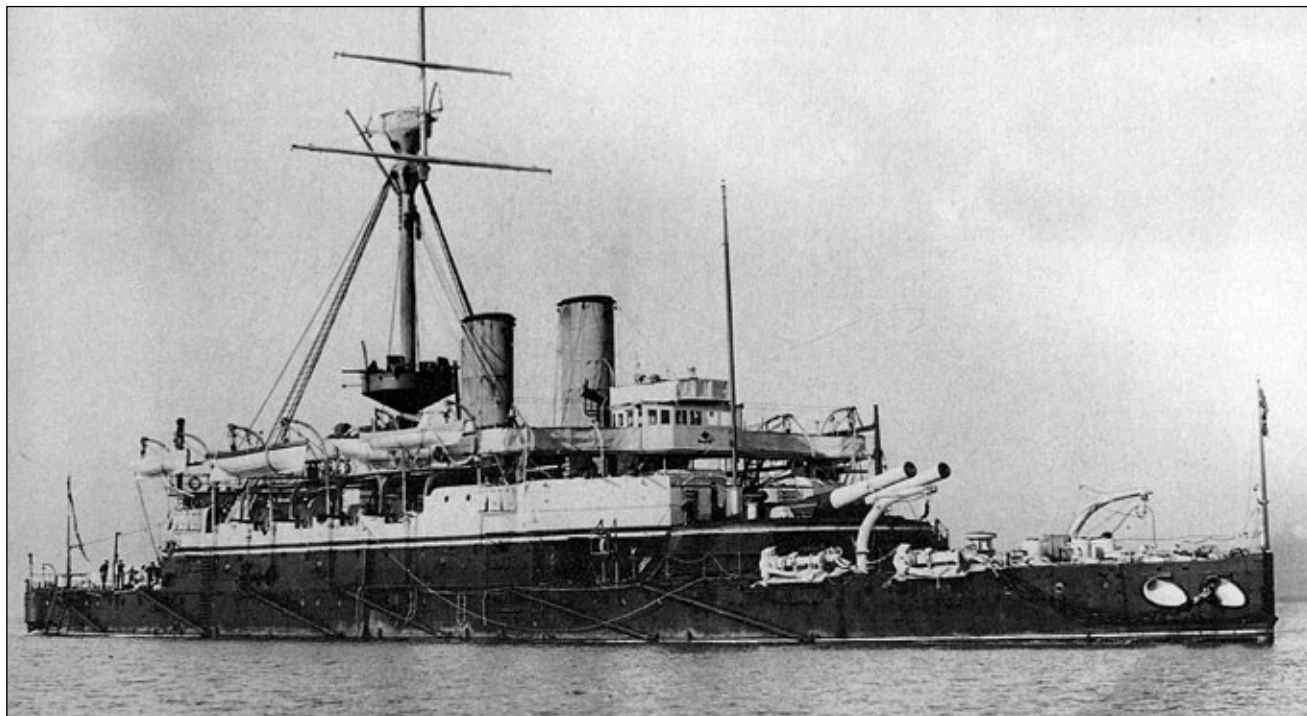
System opancerzenia był powtórzeniem rozwiązań zastosowanych na *Collingwood* z niewielką różnicą w grubości płyt pancerza. Skosy pokładów pancernych zostały pogrubione z 50 do 63 mm.

Poważnym modyfikacjom miały ulec tylko barbety. Wielkość barbet miała pozostać ta samą tak jak i grubość płyt od burt i od rufy dla usprawnienia przeładowywania pocisków. Z tego powodu chciano zrezygnować także z tarcz przeciwdziałkowych obsługi dział.

Łącznie na pancerz i podkład wykorzystano masę 2540 „długich” ton (2581 t) tj. 25,4% wyporności, podczas gdy na *Collingwood* było to ponad 29% (2780 „długich” ton). Wkrótce jednak zrezygnowano z oszczędności na pancerzu. Płyty pancerne dla pancernika *Rodney* wykonała firma Ch. Cammell & Co. z Sheffield, natomiast dla *Howe* Atlas Steel and Iron Works D. Browna.

Porównanie danych taktyczno-technicznych pancerników „Rodney” i „Howe” – projekt i wersja ostateczna

	Wersja projektowa	Wersja ostateczna
Wyporność normalna	9158 „długich” t (9305 t)	9470 długich t (9622 t)
Wyporność maksymalna	-	9620 t (9774 t)
Długość między pionami	99,06 m	99,06 m
Szerokość	20,73 m	20,73 m
Średnie zanurzenie	7,85 m	8,15 m
Pancerz (wspólny dla obu wersji)	Pas-457 mm, pokład 64-76 mm, trawersy – 406 mm, trawersy baterii-152 mm, barbety 292-254, wieża dowodzenia 305 mm	
Uzbrojenie	1 dział 80 ton (lub 70 lub 60 ton) 2 x 305 mm, 6 x 152 mm, 4 rt nawodne	4 x 13,5 cala 6 x 152 mm 4 rt nawodne.
Moc maszyn: przy zwykłym ciągu przy wzmocnionym ciągu	7000 KM -	7500 KM 9500 KM
Prędkość: przy zwykłym ciągu przy wzmocnionym ciągu	15 w. 16 w.	15 w. 16 w.
Zapas węgla: normalny/pełny	950/1200 t	950/1200 „długich” t
Załoga	430	430



Pancernik *Rodney* z początków służby w ciekawym ujęciu. Widoczne dziobowe działa kal. 343 mm.

Fot. U.S. Naval Historical Center

Uzbrojenie

O ile kadłub i opancerzenie dwóch pancerników niewiele różniło się od rozwiązań z pierwszego okrętu typu „Admiral”, to pod względem uzbrojenia były to całkiem nowe okręty. Według projektu zatwierdzonego w 1882 roku okręty miały być uzbrojone w cztery działa 343 mm (13,5 cala), 63-tonowe w barbetach, ponadto miały mieć 6 dział 152 mm w baterii, kilka ręcznych karabinów oraz 4 nawodne wyrzutnie torpedowe. Jednakże po wejściu do służby okręty różniły się uzbrojeniem w stosunku do wersji zatwierdzonej w 1882 roku.

W momencie wejścia do służby *Rodney* miał 343 mm eksperymentalne działa o wadze 69,9 ton oznaczonych jako Mk I, 6 5-tonowych wolnostrzelających dział 152 mm, 12 szybkostrzelnych działek 57 mm, 2 dwubębnowych 25 mm działek Nordenfelta, 11 5 nabojoyowych rewolwerów 0,45 mm oraz cztery nawodne wyrzutnie torped 356 mm.

Rodney był pierwszym pancernikiem Royal Navy uzbrojonym w odtłocowe działa 343 mm. Działa te okazały się dość udanymi jak na swojej czasy o dobrej sile ognia i niezłej szybkostrzelności. Działa te stały się standardowym uzbrojeniem artylerii głównej brytyjskich pancerników (z wyjątkiem *Benbow*, *Victoria* i *Sans Pareil*) w okresie lat 1882-1892, choć na początku przysporzył niemało zmartwień konstruktorom.

Praca nad armatami zaczęła się w Królewskim Arsenale w Woolwich

prawie równocześnie z 305 mm działami przeznaczonymi na pancernik *Collingwood*. Nieudana forma odlewu luf na długo jednak wstrzymała cykl produkcyjny.

Nowe armaty były konstruowane według tej samej technologii jak opisane w poprzedniej części działu *Collingwooda*. Zamek systemu De Bange’a zamykał się przy pomocy hydraulicznego przewodu. Podobnie jak na armatach 305 mm do otwarcia lub zamknięcia zamka upływało 10-12 sekund.

Kiedy w końcu udało się zakończyć prototypową serię armat, okazały się przeciążone – 69 „długich” ton (70,1 t) każda. Przy okazji okazało się, że żywotność luf była krótsza od przewidywanej – zaledwie 108 wystrzałów pełnymi ładunkami. Działa te oznaczone Mk I założyły w Woolwich dostarczyły na pancernik *Rodney*.

Zarówno na *Rodney* jak i na *Howe* przewidziany zapas amunicji wynosił po 80 pocisków na lufę. W zestaw pocisków wchodził następujący typ:

- Zwykły pocisk rozrywający długości 3,5 cal (1,2 m) o wadze 566 kg (1250 funtów) z ładunkiem rozrywającym o 24,85 kg (54 funtów 13 uncji).

- Stalowy pocisk rozrywający o masie 566 kg (1250 funtów) i długości 3,5 cal (1,2 m) wykonany z litej stali. Ładunek wybuchowy czarnego prochu miał masę 37,42 kg (82 funty 8 uncji). Pocisk ten wszedł w użycie po udanych próbach podczas bombardowania Aleksan-

drii, stopniowo pociski te wyparły pociski pierwszego typu.

- Przeciwpancerne pociski Pallisera o długości 2,6 cal (0,89 m) o masie 566 kg (1250 funtów) z ładunkiem wybuchowym o masie 13,6 kg (30 funtów).

- Szrapnel, tak jak przy działach 305 mm, był opracowany według modelu szrapnela generała Boxera i miał długość 3,5 cala.

Początkowo działo miało używać czarny cylindryczny proch C 2 o masie 311,8 kg (687 funtów 8 uncji), który wystrzeliwał pocisk z prędkością 625 m/sek. Ponieważ konstrukcja dział artylerii głównej została wstrzymana przez komitet d.s. artylerii do czasu ukończenia dział *Collingwooda*, w międzyczasie marynarka przeszła do używania szarego prochu. Nowy ładunek miotający składał się z czterech puszek czekoladowego prochu S.B.C. o łącznej masie 285,8 kg (630 funtów) i długości 1,42 m (56 cali). Prędkość początkowa pocisku wynosiła 15 m/sek. Do szkoleniowego strzelania miano stosować $\frac{3}{4}$ maksymalnego ładunku.

Na ówczesną epokę działa te miały wspaniałą charakterystykę balistyczną, ale każdy wystrzał był znacznie kosztowniejszy niż z dział 305 mm (50 funtów wobec 30).

Wymiary opuszczanej platformy na działa nie uległy zmianie, więc przy lufach szerszych o 50 mm każda, działa stały blisko siebie w części początkowej – w odległości zaledwie 1,9 m.

Mechanizmy obsługi działa nie zmieniły się w stosunku do prototypu. Armaty były opuszczane i podnoszone jak na *Collingwood* przy pomocy systemów hydraulicznych. Działa osiągały pozycję strzelecką po 30 sekundach od komendy uruchomienia mechanizmów hydraulicznych. Ponieważ masa całego stanowiska włącznie z armatą wzrosła do 200 „długich” ton (223,5 t) urządzenie hydrauliczne wymagało większej mocy.

W wyniku zwiększenia mocy maszyn pomocniczych wzrosła szybkostrzelność - do 2 wystrzałów na 3 minuty, co prawda tylko w warunkach poligonowych i licząc od momentu, gdy pierwsze działo było już gotowe do wystrzału. W praktyce szybkostrzelność wynosiła 1 wystrzał na 2,5-3 minuty, przy dobrze wyszkolonej załodze.

Na *Howe* zainstalowane zostały armaty 343 mm w wersji Mk II, których próby przeprowadzono pod koniec lat 80-tych. Wszystkie cztery lufy zostały wykonane przez Arsenał w Woolwich. Konstrukcja uwzględniała wyniki prób z armatami 305 mm na *Collingwood*, z zachowaniem uprzednich parametrów balistycznych. Masa wzrosła z 64 „długich” ton do 67 ton (68 ton), a wewnętrzna średnica wzrosła do 2 stóp (61 cm) u wylotu i do 4 stóp 9 cali (1,45 m) w części końcowej. Średnica komory ładunkowej z kolei uległa zmniejszeniu do 457 mm.

Ilość i kaliber dział artylerii średniej i lekkiej pozostał jak na *Collingwood* – 6 wolnostrzelających dział 152 mm, ale zarówno na *Rodney* jak i na *Howe* były to działa nowszego modelu Mk IV. Różnica ograniczała się do konstrukcji nitowanej wewnętrznej lufy.

Po wypadku na *Collingwood* zostało wzmocnione wnętrze zamka zapalnika. Masa armat wzrosła do 5 „długich” ton (5,1 ton). Cechy balistyczne tego działła nie różniły się od poprzedniego modelu. Łączny zapas pocisków (150 sztuk na armatę) oraz typy pocisków były takie jak na prototypie. Działa były osadzone na stanowiskach systemu Vavas-seura, na burcie.

Rozmieszczenie dział 152 mm na *Rodney* nie różniło się od ustawienia na *Collingwood*; na *Howe* rozmieszczenie uległo już modyfikacji – skrajne działła 152 mm bliżej narożników baterii, a działła 57 mm przesunięto bliżej śródkręcia. Wobec niemożliwości ustawienia ekranów między działami bez przebudowy, zdecydowano się rozstawić działła najdalej od siebie jak tylko możliwe.

Jako uzbrojenie przeciw torpedowcom *Rodney* posiadał 12 działek 57 mm

szybkostrzelnych firmy Hotchkiss oraz 11-5 lufowych działek maszynowych Nordenfeldta.

8 działek 57 mm było ustawionych na górnym pokładzie, po cztery na burcie. Środkowe działła umieszczono na śródkręciu, pozostałe w równych odstępach w stronę dziobu i rufy jak na *Collingwood*. Pozostałe cztery zostały ustawione w narożach baterii. Cztery działka Nordenfeldta ustawiono na specjalnych sponsonach na narożach górnego pokładu, cztery kolejne na sponsonach na rufie, dwa na dziobie oraz po jednym na bojowych marsach.

Pancernik zabierał dodatkowe dwa działka 25 mm Nordenfeldta przeznaczone do zamontowania na łodziach używanych jako patrolowce oraz jako torpedowce.

Na *Howe* uzbrojenie przeciw torpedowcom doprowadzono do standardu przyjętego dla projektu „Ulepszonego *Collingwooda*”: osiem dział 57 mm Hotchkissa zostało ustawionych na górnym pokładzie po cztery na burcie. Zgrupowane po dwa znajdowały się bliżej naroży centralnej nadbudówki. Kolejne cztery działła ustawiono w baterii, pomiędzy działami 152 mm. Na śródkręciu okrętu, pomiędzy parami działek szybkostrzelnych skonstruowane zostały dodatkowe pomieszczenia mieszkalne.

Sześć działek 47 mm szybkostrzelnych ustawiono na dziobie – cztery i dwa na rufie. Kolejne działło zostało umieszczone na dolnym bojowym marsie. Cztery działka 25 mm Nordenfeldta były ustawione na sponsonach części dziobowej, a jedno na górnym bojowym marsie. Sponsony przy narożach górnego pokładu zostały przeznaczone na reflektory. Dwa działka Nordenfeldta dla łodzi były ustawione w części dziobowej.

Podobnie jak *Collingwood* oba pancerniki miały też dwa 9-funtowe działka dla zespołów desantowych.

Uzbrojenie uzupełniały nawodne wyrzutnie torpedowe – cztery nawodne na *Rodney* pod narożami centralnej nadbudówki na *Howe* była jeszcze dodatkowa, piąta wyrzutnia na dziobie. Każda wyrzutnia posiadała trzy zapasowe torpedy.

Napęd

Układ napędowy na *Rodney* i *Howe* powtarzał układ zastosowany na *Collingwood*. Mechanizmy dla nowych maszyn wykonała firma „Humphreys, Tennant and Co.”. Moc maszyn miała wynosić 7500 KM, przy wzmocnionym ciągu 9500 KM

Budowa maszyn była już dobrze rozpracowana na podstawie doświadczeń z *Collingwood* i *Conqueror*. Bez zmian pozostały rozmiary cylindrów wysokiego i niskiego ciśnienia przyjęte dla *Collingwood*. Zwiększenie mocy o 500 KM wymuszało zwiększenie obrotów do 100 na minutę. W wyniku tego na *Rodney* masa maszyn wynosiła 522,5 „długich” ton (530,9 ton) stając się cięższą od maszyny prototypu o 15 ton (15,24 ton). Z kolei przy kotłach, które zachowały swoją konstrukcję dzięki zastosowaniu innych materiałów udało się zaoszczędzić blisko 100 ton (masa kotłów wynosiła 636,5 „długich” ton) bez zmniejszania ciągu pary.

Na *Howe* ze względu na wprowadzenie cięższych materiałów konstrukcyjnych (zamiast wsporników podtrzymujących cylindry ze stali przygotowano przypory z kutego żelaza) – masa maszyn wzrosła do 20 „długich” ton (20,3 ton). Zrekompensowane zostało to cieńszymi rurkami w kotłach dzięki czemu masa kotłów była mniejsza o 28 „długich” ton (28,5 ton). Wszystkie powyższe zmiany skończyły się powodzeniem. Udało im się zwiększyć na pancernikach moc o ponad 500 KM, a masę do 85 „długich” ton na *Rodney* i 93 „długich” ton na *Howe* mniej niż na *Collingwood*.

Odprowadzanie dymu ze wszystkich kotłów jak na prototypie wiodło przez dwa kominy, osadzone jednak niżej – miały kształt eliptyczny o długości 2,74 m i szerokości 1,68 m.

Dla prawidłowego ciągu powietrza w każdej kotłowni ustawione były po dwa wentylatory o średnicy 1,5 m każdy, wyposażone w swoje maszyny parowe. Na *Rodney* wentylatory oraz wprawiające je w ruch maszyny parowe były umieszczone na dodatkowym pomoście, położonym ponad kotłami; na *Howe* z kolei wentylatory i maszyny parowe były umieszczone na specjalnych platformach w przedziałach kotłowni bliżej dennicy. Zostały dostarczone przez firmę Humphreys Tennant and Co. Pozostałe maszyny pomocnicze przypominały te zastosowane na *Collingwood*.

Maszyny parowe obu pancerników poruszały śruby 4-płatowe o średnicy 4,72 m wykonane z metalu.

Zwykły zapas węgla musiał zostać ograniczony do 900 ton, pełny został jak na prototypie – 1200 ton. Przy normalnym zapasie węgla pancerniki miały przy prędkości 10 węzłów zasięg 7000 mil, przy pełnym 8500 mil. W praktyce osiągi były jednak inne. Na *Howe* przy

prędkości 10 węzłów zamiast planowanych 40 ton okręt zużywał 90 ton. Planowane zużycie węgla miało miejsce jedynie przy mniejszych prędkościach rzędu 5-8 węzłów.

Elektryczne wyposażenie na *Rodney* dostarczyła firma Siemens, identyczne z zastosowanym na *Collingwood*. *Howe* z kolei otrzymał mocniejsze prądnice ponieważ w nocy potrzebne było zasilanie dla czterech reflektorów równocześnie ustawionych na sponsonach górnego pokładu.

Urządzenia cumownicze, maszty

Urządzenia kotwiczne na *Rodney* i *Howe* były identyczne jak na *Collingwood*. Na *Rodney* kotwice były umieszczone w niszach, jak na *Collingwood* natomiast na *Howe* były ustawiane na specjalnych kołyskach górnego pokładu.

Oba pancerniki otrzymały podobnie jak prototyp jeden maszt bojowy – na *Howe* z dwoma bojowymi marsami, na *Rodney* tylko z jednym, górnym marsem. Dla sygnalizacji oba okręty miały specjalne flagsztoki – na *Rodney* przed pomostem dziobowym, na *Howe* za sterówką.

Dzielność morską

Pod względem dzielności morskiej *Rodney* i *Howe* ustępowały *Collingwood*. Przy obniżonej wolnej burcie okręty stały się jeszcze bardziej „mokre”. Przy pełnej prędkości, nawet przy niewielkim wzburzeniu morza woda niemal zawsze zalewała bak. Podobnie jak *Collingwood* oba okręty miały też opinię niezbyt stabilnej platformy artyleryjskiej.

Kiedy na pancernikach ustawiono potem jeszcze cięższe działa, dodatkowe szalupy i baterię przeciw torpedowcom, pojawił się problem ich bezpieczeństwa.

W kwietniu 1886 roku White przeprowadził badania ośrodka metacentrycznego na *Rodney* i doszedł do wniosku, że można uzyskać pewną poprawę zmieniając rozłożenie zapasów węgla, a także skorygowanie jego ilości. W pierwszej kolejności należało bunkrować składy położone w części dennej potem w poprzecznych bunkrach

Budowa i próby

Pracom na okrętach nadano wysoki priorytet. Przy budowie *Rodney* było zatrudnionych około 1000 robotników. 8 października 1884 roku okręt spłynął na wody Chatham w obecności licznie zgromadzonej widowni. Matką chrzestną pancernika była wielka księżna Maria Aleksandrowna zaproszona na ceremonię wraz z mężem. Po wodowaniu

kadłub został przeholowany do doku celem zamontowania maszyn, pancerza i wyposażenia.

13 czerwca 1885 roku *Rodney* wyszedł na próby. W czasie czterogodzinnego marszu uruchomiono wszystkie 12 kotłów z zastosowaniem forsowanego ciągu. Średnie ciśnienie kotłów wynosiło 93,06 funta na cal kwadratowy. Maszyny osiągnęły moc 11 158 KM, przy średnich obrotach 103,42 na minutę. W czasie tej próby nie badano prędkości, zużycie paliwa wynosiło 11 ton na godzinę. Podczas prób okazało się, że kotły wytwarzały dużo pary, której nie dało się w pełni wykorzystać w maszynie.

W ciągu trzech dni okręt przeszedł ponowne próby maszyn. Tym razem dla pełnej oceny systemu dostarczania pary włączono 9 kotłów. Rezultaty okazały się zadowalające. Ciśnienie pary w kotłach wynosiło 92,74 funtów na cal kwadratowy. Maszyny rozwinęły moc 9760 KM (średnie 9540 KM), śruby obracały się z prędkością 100,1 obrotów na minutę.

Oficjalna próba przy normalnym ciągu i forsowanym odbyła się 17 czerwca 1885 r. Wszystkie maszyny pracowały bez wibracji, przegrzewania elementów.

Po pomyślnym zakończeniu tych prób pancernik powrócił do Chatham, gdzie miał oczekiwać na swoje armaty przez 3 lata! Montaż artylerii zakończono dopiero latem 1888 roku.

20 czerwca *Rodney* podniósł bojową flagę i wszedł po raz pierwszy do czynnej służby. Po trzech dniach pancernik ostatecznie opuścił redest Chatham.

Stępka pod *Howe* została położona cztery miesiące po *Rodney*. Ze względu na zmiany wprowadzane w trakcie budowy na bieżąco konstrukcja przebiegała szybciej. Wodowanie odbyło się 28 kwietnia 1885 roku. Masa wodowanego kadłuba wynosiła 4850 „długich” ton. Po 6 miesiącach prac wykonawczych w połowie listopada 1885 *Howe* przeszedł z Pembroke do Portsmouth dla przejścia prób zespołu napędowego.

Próby zaczęły się 5 stycznia 1886 roku 4-godzinny marszem ze zwykłym ciągiem maszyn. Zewnętrznie okręt nie był jeszcze ukończony w pełni, m. innymi brakowało artylerii głównej dla uzyskania projektowanego zanurzenia dodano balastu do przedziałów w podwójnym dnie. Przy takim obciążeniu zanurzenie dziobowe wynosiło 8,13 m, a rufowe 8,31 m przy wyporności 9637 ton. *Howe* okazał się jedynym z serii „Admiral”, który wyszedł na próby z wypornością mniejszą od planowanej.

W pierwszy dzień prób siła wiatru dochodziła do 6-7 stopni, co utrudniało uzyskanie dobrych wyników. Tym niemniej okręt przekroczył z łatwością prędkość kontraktową 15 węzłów.

Po dwóch dniach na mili pomiarowej w Stockes Bay testowano prędkość okrętu i zależność między mocą maszyn, a prędkością przy zwykłym ciągu.

W ostatni dzień prób, 14 stycznia 1886 roku zerwał się silny wiatr 6-7 stopni. Pomimo tego pancernik wyszedł w morze dla próby prędkości przy forsowanym ciągu. Maszyny w tym czasie pracowały bez zarzutu.

Po ich zakończeniu miała miejsce oficjalna ceremonia zdania maszyn przez przedstawicieli firmy.

Droga wejścia do służby okrętu była jednak jeszcze długa, ponieważ okręt wciąż nie miał armat artylerii głównej. Chociaż w sierpniu 1889 roku zostały zamontowane wszystkie cztery działa, uczyniono to jedynie dla przeprowadzenia kolejnych prób na morzu. Trzy z czterech dział nie przeszły nawet jeszcze testów na poligonie. Po zakończeniu letnich manewrów został zdjęty i zabrano do Woolwich dla testów.

Po roku armaty wróciły na okręt. Dopiero 14 maja 1890 roku było możliwe zaczęcie prób artyleryjskich. Strzelanie odbyło się pod nadzorem dowódcy artyleryjskiego okrętu szkolnego *Excellent*, kapitana Domville’a. Zaraz po opuszczeniu redy Spithead pancernik zaczął próby z artylerią średnią oraz działkami przeciw torpedowcom.

Każde z 152 mm wystrzeliło dwa razy – pierwszy przy kącie zerowym lufy niepełnym pociskiem, drugi z pełnym ładunkiem pod kątem 10-15 stopni. Na jednym z dział przy drugim wystrzale pojawiły się problemy z otwieraniem zamka – była to niegroźna usterka.

W trakcie tych prób doszło do przykładowego wystrzału, gdy dowódca obsługi niechcący pociągnął za linkę i działko wystrzeliło raniąc go w twarz i łamiąc nos przy odrzucie lufy.

Podczas strzelania z działek Nordenfelta doszło do awarii jednego z nich.

Po zakończeniu tej serii prób *Howe* zaczął próby artylerii głównej. Z początku każde działko wystrzeliło po czterech razy. Po drugim wystrzale okazało się, że należało z większą ostrożnością ładować działa. Pomimo drobnych usterek okręt uznano za zdolny do służby i włączono do Floty Kanału.

(ciąg dalszy nastąpi)



Szybkie krążowniki rozpoznawcze typu „Admiral Spaun” i „Saida”

Wprowadzenie

Pojawienie się w roku 1906 „rewolucyjnego” w dziedzinie uzbrojenia, brytyjskiego *Dreadnought* było przyczyną swoistego „zdeklasowania” nie tylko wszystkich będących w tym czasie w służbie starszych pancerników (do których zresztą po oddaniu do służby Brytyjczyka przylgnęło określenie „predrednot”), ale w pobitym polu pozostawione by zostały (w przypadku konfliktu) większość ówczesnych krążowników, a to za sprawą zainstalowanych na *Dreadnought*ie turbin. Pozwalały mu one na rozwinięcie większej prędkości, niż jednostki wspomnianej klasy w tych czasach osiągały. „Ojciec duchowy” *Dreadnoughta*, brytyjski admirał John Arbuthnot („Jacky”) Fisher ogarnięty był myślą, zredukowania sporej liczby klas okrętów wchodzących w tym czasie w skład Royal Navy do mniejszej ich liczby, za to o charakterze uniwersalnym. Zgodnie z jego teorią, oprócz sił głównych floty, mającej się składać z „jego” dreadnotów oraz szybkiego skrzydła, utworzonego z krążowników liniowych, powinno się budować wyłącznie duże niszczyciele (wg starej nomenklatury „kontortorpedowce”), które miały spełniać zadania związane z rozpoznaniem. Teoria ta, w konfrontacji z praktyką okazała się być nie wykonalna, gdyż wspomniane niszczyciele

nie zawsze mogły wywiązywać się z teoretycznie wyznaczonych im zadań, a to za sprawą warunków atmosferycznych, bądź ich nikłego zasięgu. Z tego też powodu, z nakazu chwili, jak to się mówi, kontynuowano budowę tzw. skautów, czyli krążowników rozpoznawczych (ang. scout cruisers lub po prostu scouts). Pierwsi brytyjczycy „skauci” wyposażeni byli w parowe maszyny tłokowe, ale już ich następcy w turbiny. W zależności od stoczni, która je budowała, lub sporządzonych planów, można wśród tej klasy rozróżnić następujące typy: *Adventure*, *Forward*, *Boadicea* oraz *Sentinel* (z każdego typu po dwie jednostki).

Brytyjska Royal Navy nadała tym samym ton wszystkim innym państwom, które zaczęły ją siłą rzeczy (wiadomo „władczyni mórz”) naśladować. Pojawiły się więc dalsze szybkie krążowniki, których żywotność chronił pokład pancerny, a ich uzbrojenie składało się przeważnie z dział lekkiego kalibru (krążowniki pancernopokładowe) i jako przykład można tutaj podać japońskie krążowniki *Yodo* i *Mogami*, rosyjskiego *Nowika* i włoskie typy *Quarto* oraz *Marsala*, tudzież zbudowane w Wielkiej Brytanii dla Brazylii krążowniki *Bahia* i *Rio Grande del Sul*. Po nich do służby weszły nowocześniejsze brytyjskie *Amphion*, *Active* i *Fearless* oraz austro-węgierskie skauty typu *Admiral Spaun* i *Saida*.

W cesarsko-królewskiej marynarce wspomniane jednostki klasyfikowane były jako Rapidkreuzer¹. W odróżnieniu od wcześniejszych zbudowanych na przełomie wieków krążowników typu *Zenta*, które napędzane były maszynami tłokowymi, nowe jednostki wyposażone były w turbiny parowe. Przyszły *Admiral Spaun*² stał się tym samym prototypem c.k. floty, na którym przetestować miano nowatorski napęd. Z uwagi na fakt, że jemu podobne okręty tej klasy, wchodzące w skład flot innych państw, uzbrojone były w działa kalibru 76, 102 i 105 mm, zdecydowano się zainstalować na *Spaunie* armaty kalibru 100 mm, co uważano za wystarczające. Austro-węgierskie okręty miały również otrzymać lekki pancierz burtowy, w odróżnieniu od wielu zagranicznych krążowników (abstrahuując od niektórych brytyjskich lekkich krążowników oraz naturalnie wszystkich krążowników opancerzonych).

1. od austr.-nm. przymiotnika rapid (pol. m.in. szybki – przyp. tłum.).

2. w cesarsko-królewskiej marynarce wojennej wszystkie jednostki noszące nazwy własne określane przez rzeczowniki rodzaju męskiego, jak na przykład: *Szent István*, *Tegetthoff* lub *Admiral Spaun* były też wypowiedzane z użyciem odpowiedniego rodzajnika określonego „ten”, *der Admiral Spaun*, *der Tegetthoff*, ale „ta” - *die Kaiserin Elisabeth*, tudzież *die Saida*, *die Novara*, gdyż z reguły w języku niemieckim nazwy jednostek pływających są rodzaju żeńskiego.

Jeszcze przed ukończeniem prototypu, MTK (Marine Technisches Komitee) otrzymało ze strony Sekcji Marynarki Wojennej (Marinesektion) polecenie przedłożenia propozycji dotyczących ewentualnych udoskonaleń, gdyż noszono się z zamiarem zbudowania dalszych trzech ulepszonych krążowników, które miałyby zastąpić jednostki typu *Panther* i *Tiger*.

„Admiral Spaun” – prace wstępne

Już 1 maja 1906 r. MTK w Poli otrzymał zlecenie na opracowanie planów napędzanego przez turbiny parowe krążownika o wyporności 3500 ton. Wspomniane turbiny opatentował z przeznaczeniem do użycia jako napędu w pojazdach wodnych w roku 1894 Anglik Charles A. Parsons, który zainspirowany pomysłem Amerykanina Charlesa G. Curtisa, jeszcze go ulepszył. Ponieważ turbiny muszą mieć dużą liczbę wieńców wirnikowych, które umożliwiają efektywniejsze wykorzystanie znajdujących się pod ciśnieniem pary na całej długości turbiny, pierwsze ich egzemplarze charakteryzowały się znaczną długością i z tego powodu do instalowania ich na okrętach i statkach mało się nadawały. Parsons rozwiązał jednak ten problem, dzieląc ją odpowiednio i tworząc z niej turbinę wieloczęściową. Tak więc każda jej wysoko oraz niskoprężna część napędzała własny wał śrubowy, których prędkość obrotowa była bardzo wysoka, co miało służyć lepszemu wykorzystaniu mocy turbiny. Do poruszania się z mniejszą prędkością istniała potrzeba posiadania turbin marszowych, które do wysoko i niskoprężnych części turbiny podłączone były czołowo. Także do poruszania się wstecz wymagane były osobne turbiny, gdyż główne turbiny nie były nawrotne i w ten sposób turbina Parsonsa składała się z następujących części: wysokoprężnej turbiny marszowej, niskoprężnej turbiny marszowej, wysokoprężnej turbiny głównej, niskoprężnej turbiny głównej, wysokoprężnej turbiny biegu wstecznego oraz niskoprężnej turbiny biegu wstecznego. Wszystkie wymienione turbiny przenosiły swoją moc na cztery wały śrubowe.

W tym samym czasie w Niemczech, Hermann Föttinger skonstruował hydrodynamiczną przekładnię redukcyjną (nm. „hydrodynamischer Drehmomen-

tandler”) zwaną też hydraulicznym sprzęgłem rozruchowym działającym na podstawie prawa Foettingera (nm. „Föttinger-Kupplung”), która umożliwiła „obejście” nieekonomiczny, niski zakres prędkości obrotowej. Austria pozostała jednak „wierna” turbinie Parsonsa, którą zamierzano na krążowniku zainstalować w jej oryginalnej formie. W październiku 1906 r. MTK zgłosił, że z powodu takiego a nie innego kształtu agregatu turbiny należy się liczyć z problemami w trakcie jej montowania w kadłubie okrętu (zaprojektowany przez stocznnię STT w Trieście), co uniemożliwiło zainstalowanie ciągłego pokładu pancernego. W dniu 23 listopada 1906 r. MTK przedłożył oprócz projektu nowego krążownika jego porównanie z zaplanowanymi w tym samym czasie zagranicznymi jednostkami tej klasy, a konkretnie chodziło o brytyjskie *Adventure* i *Forward*, niemiecki *Emden* (w tym czasie jeszcze określany w planach budżetowych jako *Ersatz Pfeil*) oraz amerykański typu *Chester*.

W dniu 1 lutego 1907 r. Sekcja Marynarki Wojennej w Wiedniu złożyła MTK zlecenie opracowania na podstawie dotychczasowego projektu planów krążownika o wyporności 3500 ton (*Kreuzer F*) wyposażonego w napęd turbinowy, jednak dopiero 18 lipca 1907 r. wydano zezwolenie na wyprodukowanie turbiny okrętowej, składającej się z po dwóch części wysokoprężnych, niskoprężnych i marszowych. Planiści skonfrontowani zostali również z innymi problemami, które musiano wyjaśnić, jak na przykład: możliwość odpalenia torped z wysokości pokładu głównego poruszającego się krążownika tak, aby ta nie rozpadła się przy uderzeniu o powierzchnię morza. Problem został jednak rozwiązany w duchu przysłowiowej austriackiej oszczędności. Po przeprowadzeniu tylko dwóch prób (!) stwierdzono z zadowoleniem, że wypadły one pozytywnie. Kadłub okrętu miał być bardzo długi, lekki, ale za to bardzo odporny. Przyszły *Rapidkreuzer F* zamierzano zbudować w Arsenale Morskim w Trieście, wykorzystując tą samą pochylnię, z której spłynął krążownik opancerzony *Sankt Georg*, lecz kadłub szybkiego krążownika był o kilka metrów dłuższy od swojego poprzednika, co spowodowa-

ło, że zdecydowano się na zwiększenie współczynnika kąтового pochylni do 1:22, w przeciwieństwie do kadłuba *Sankt Georga*, którego współczynnik wynosił 1:25.

Stępkę pod krążownik położono 30 maja 1908 r. a dokładnie rok później, bo 30 maja 1909 r. miał zostać wodowany. Jednostce nadano nazwę żyjącego jeszcze admirała Hermanna Barona (Freiherr) von Spauna (*09.05.1833 – +23.05.1919), co w zasadzie nie było praktykowane, gdyż nie przyznawano okrętom nazw osobistości jeszcze żyjących, ponieważ to wyróżnienie „zarezerwowane” było dla członków rodziny cesarskiej. Były szef Sekcji Marynarki Wojennej i Dowódca Floty (1897-1904) dostąpił tego zaszczytu, gdyż pozwolił sobie na złożenie energicznego protestu w sprawie niesprawiedliwego podziału sumy z budżetu państwa przeznaczonej dla sił zbrojnych kraju. Armia miała zwrócić tylko 1% przyznawanego jej rocznego budżetu w zamian za umorzenie zaciągniętego kredytu, natomiast Marynarka aż połowę przyznanej jej sumy. W dniu 30 września 1904 r. admirał Spaun ustąpił ze swego stanowiska i poprosił o przeniesienie go w stan spoczynku, na co cesarz wyraził zgodę i w uznaniu za zasługi postanowił, żeby następny powstający na pochylni okręt otrzymał nazwisko admirała. W tym miejscu należy nadmienić i zachować w pamięci, że admirał Spaun dostąpił w roku 1902 zaszczytu powołania do stanu szlacheckiego, więc wspomniany wyżej wyjątek nie był znowu z gatunku tak radykalnych.

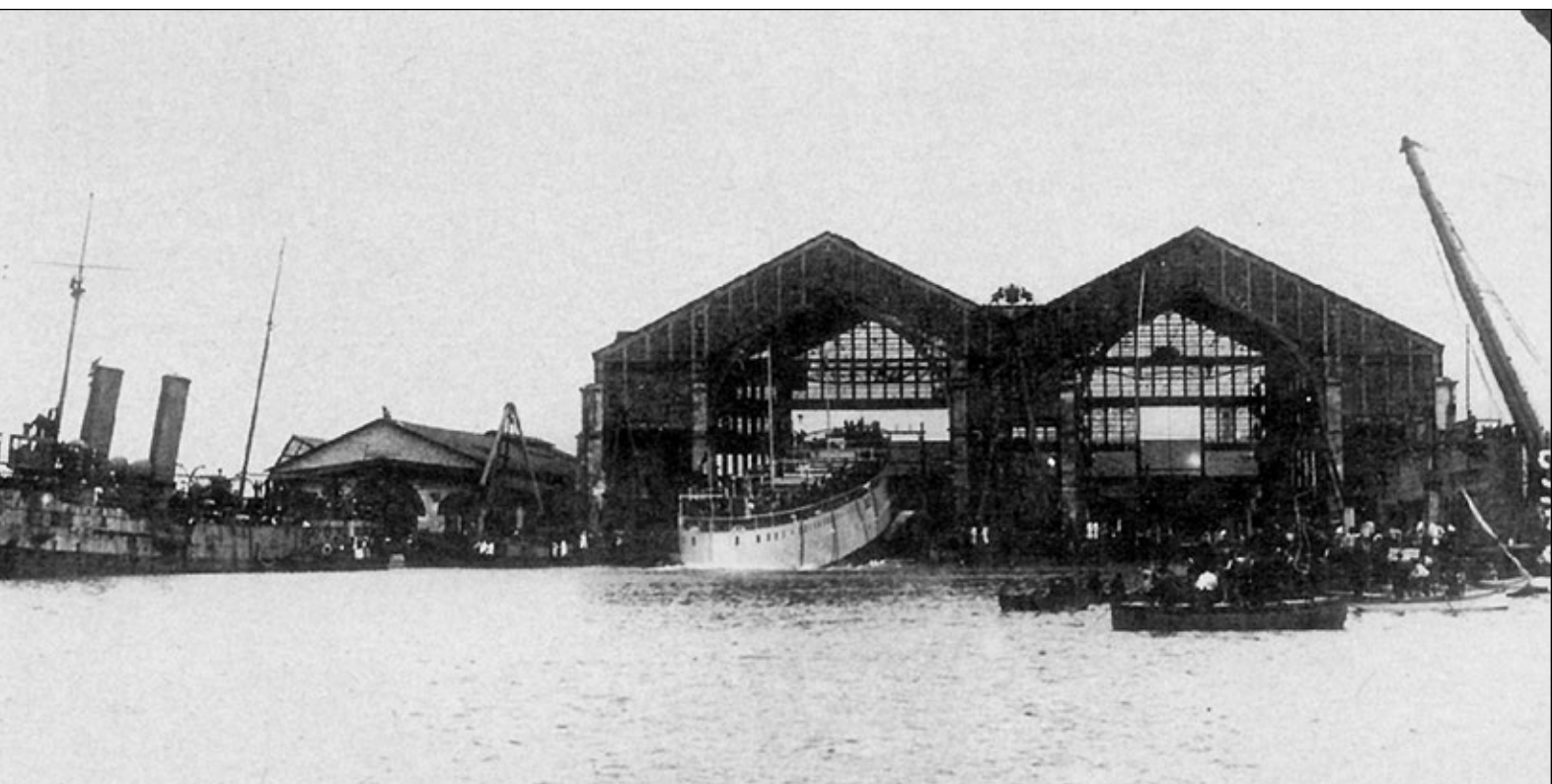
Krążownik *Admiral Spaun* został wodowany w Arsenale Morskim w Poli w dniu 30 października 1909 r. w obecności patrona, a jego matką chrzestną była żona admirała portu, Eugenie von Ripper. Jednostkę oddano do służby w dniu 15 listopada 1910 r. Jej koszty budowy opiewały na 10 400 400 koron.

Wygląd krążownika

Dla osiągnięcia większej prędkości niż jednostki poprzednie, zdecydowano się na bardzo długi kadłub, a współczynnik długości do szerokości wynosił prawie 10:1. Wyporność konstrukcyjną określono na 3500 ton, lecz w przypadku *Admirala Spauna* wynosiła ona tylko 3438 ton (wzgl. 3383,85 ts). Okręt

Daty budowy „Amiral Spaun”

Nazwa	Stocznia	Poł stępki	Wodowania	W służbie
<i>Admiral Spaun</i>	Seearsenal, Pola	30.05.1908	30.10.1909	15.11.1910



Wodowanie krążownika o napędzie turbinowym *Admiral Spaun* w Arsenale Morskim w Poli (obecnie Pula) w dniu 30.10.1909 roku. Uwagę zwracają zakryte pochylnie.
Fot. via Siegfried Breyer

pod parą bez amunicji bojowej i zapasów wypierał 3073 t, z połową zapasów 3688 t, a maksymalna wyporność (bojowa) to 4007 t (3943,38 ts). Kadłub, mierzony między pionami miał długość 125,20 m, maksymalna 130,64 m, w K LW 129,65 m. Najszerze miejsce na pokładzie wynosiło 12,79 m, zanurzenie konstrukcyjne 4,58 m, największe średnie zanurzenie 5,00 m, a największe zanurzenie w części rufowej to 5,29 m. Sam kadłub robił wrażenie bardzo eleganckiego z podwyższonym pokładem dziobowym, co miało poprawić właściwości morskie. Stewa dziobowa miała kształt prosty z lekkim występem, podobnym do „łabędziej szyi”, która była charakterystyczna dla niektórych japońskich jednostek, lecz może nie taka wyrazista. W porównaniu do innych, zagranicznych jednostek tej klasy, austro-węgierski krążownik nie miał podwyższonego pokładu rufowego. Wzdłuż jego podwodnej części przebiegały dwie długie stępki przechyłowe.

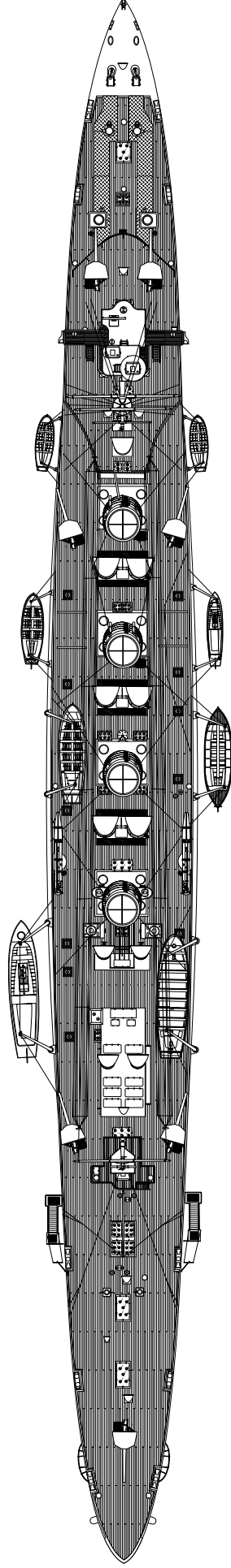
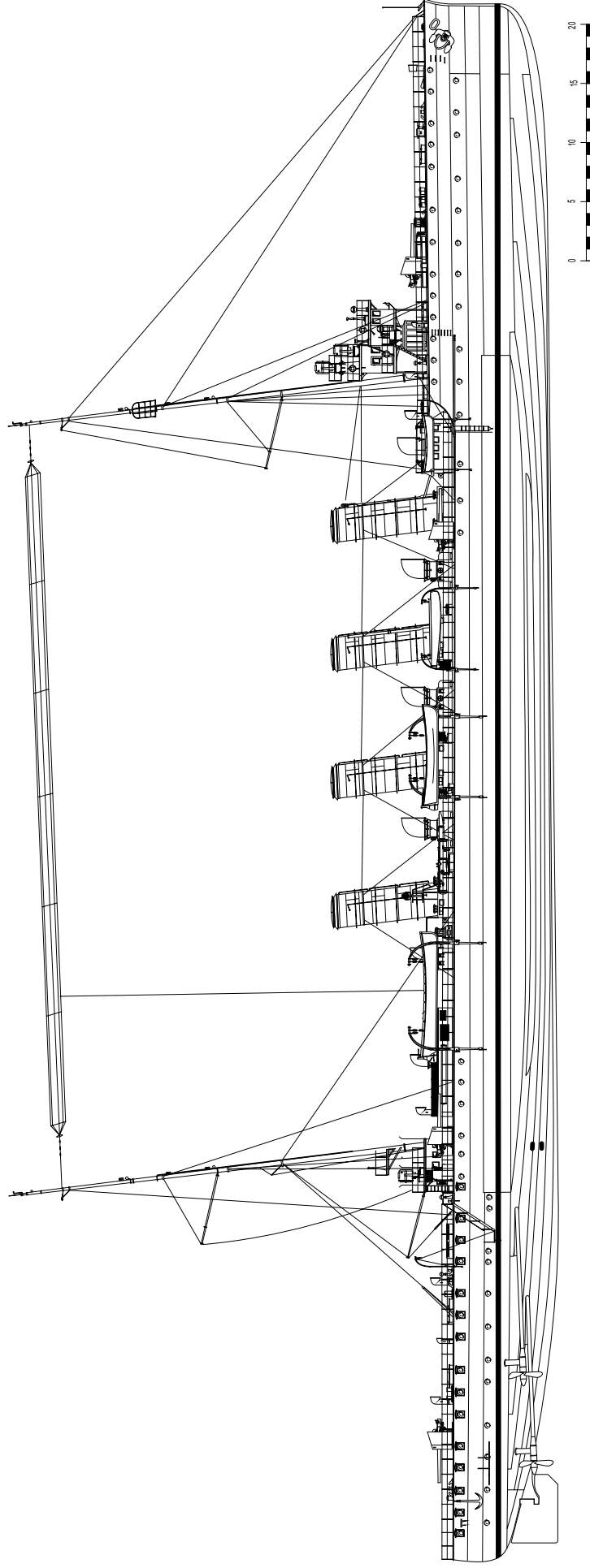
Celem uzyskania pewnych oszczędności wagowych, górne pasy poszycia burtowego wykonano z cieńszej blachy od tych znajdujących się poniżej. Z ogólnej liczby dziesięciu, najniższej położony pas miał grubość 14 mm, następne dwa (na bak i sterburcie), w kierunku pokładu 12,5 mm, trzeci 11 mm, a od czwar-

tego do szóstego 10 mm, od siódmego do dziewiątego 9 mm, natomiast boczne ścianki dziobowej nadbudówki miały grubość 7 mm. Do ceremonii wodowania przygotowano się z należytą starannością, aby uniknąć niepotrzebnych niespodzianek, dokonując bardzo drobiazgowych obliczeń, a to z uwagi na lekką budowę kadłuba, który właśnie w momencie schodzenia z pochylni narażony jest na największe obciążenie.

Rodzimy kartel stali (zakłady z austriackiej i węgierskiej części Cesarstwa, w którego skład wchodziły Österreichisch – Alpine Montangesellschaft, Witkowitz Bergbau-und Eisenhütten-gewerkschaft, Krainische Industrie-Gesellschaft, węgierskie kopalnie i huty, domeny uprzywilejowanego, cesarsko-królewskiego Staats-Eisenbahn-Gesellschaft oraz stalowni Rimamurány-Salgó-Trajánér AG) nie był w stanie dostarczyć początkowo wysokogatunkowej stali, więc zdecydowano się materiał przeznaczony do celów doświadczalnych zamówić w brytyjskiej firmie High Tensile Steel. Wspomniane, rodzime zakłady zareagowały natychmiast i udało im się dostarczyć wymagany budulec (stal martenowska), który pochodził w 66,2% z austriackich a 33,8% z węgierskich hut, co odpowiadało wielkościom wynegocjowanym przez delegacje obu parlamentów.

Nadbudówki były małe i skromnie urządzone i obejmowały tylko bryłę dziobowego pomostu, posadzonego na opancerzonym stanowisku dowodzenia oraz „wysepkę” na rufie (szyb maszynowni ze świetlikami), za którą znajdowało się zapasowe stanowisko dowodzenia, a nad nim platforma z reflektorami. Z boków mostka wychodziły dwa długie noki, a platformy z reflektorami (w c.k. marynarce Projektor) były przesunięte względem siebie, dolny w kierunku lewej burty a górny prawej. Charakterystycznego wyglądu okrętowi (oraz późniejszym „braciom przyrodnim”) nadawały cztery wysokie, ale też wąskie i lekko odchylone w kierunku rufy kominy, ustawione w równych odstępach patrząc od dziobowego stanowiska dowodzenia. Pierwszy komin był trochę węższy od pozostałych trzech. Sylwetkę uzupełniały dwa wysokie i odchylone ku rufie maszty, fokmaszt za bryłą dziobowego pomostu (z „bocianim gniazdem” do prowadzenia obserwacji) oraz maszt główny przed zapasowym stanowiskiem dowodzenia na rufie, który w czasie trwających działań wojennych, w maju 1917 r. został skrócony, a to za sprawą upodobnienia jednostek do ich odpowiedników po stronie Ententy (w czasie przeprowadzanych przeciwko zaporze w cieśninie Otranto „rajdów” zamierzano tym zdezorientować przeciwnika) oraz utrudnie-

Admiral Spaun 1910



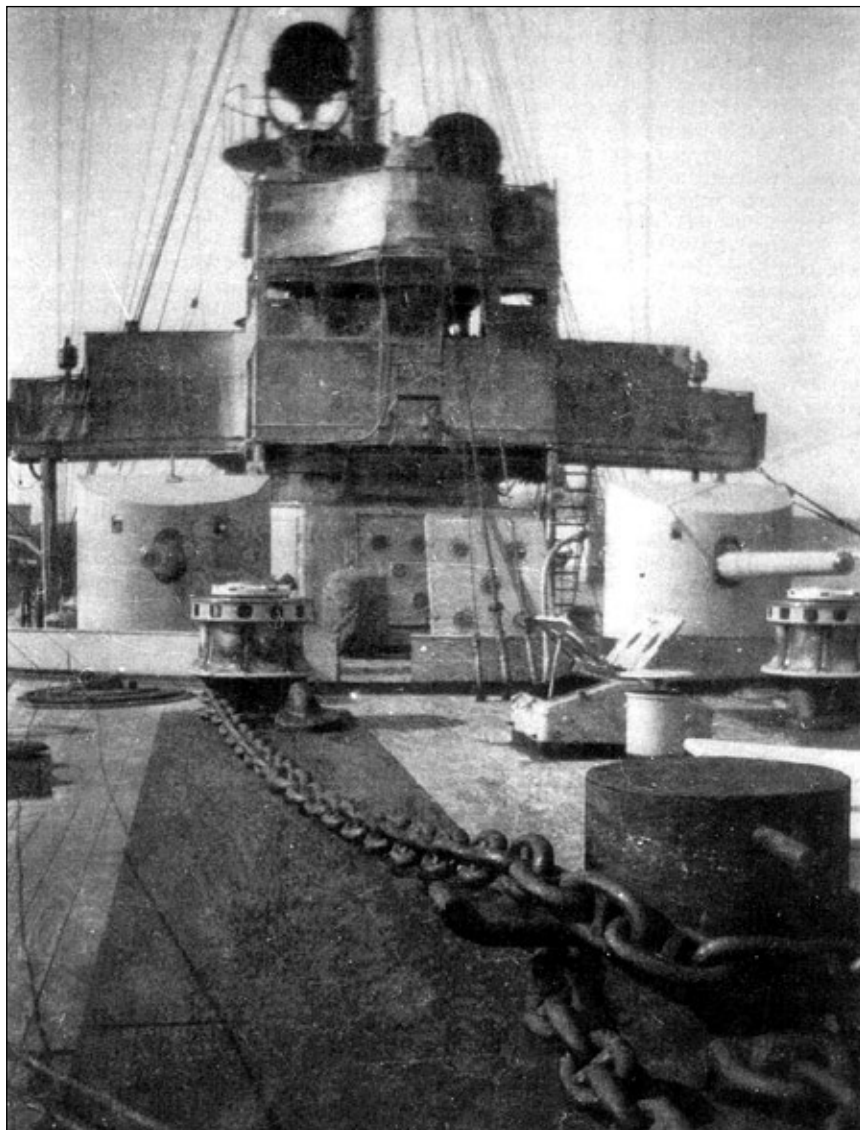
niu wrogowi celowania, które w przypadku dwóch masztów znajdujących się na tej samej wysokości było znacznie ułatwione. Działa ustawione były na pokładzie głównym w pojedynczych lawetach; dwa obok siebie na pokładzie dziobowym, cztery następne w dwóch parach wzdłuż każdej burty i jedno na pokładzie rufowym. Początkowo krążownik był dodatkowo uzbrojony w dwa pojedyncze aparaty torpedowe, lecz po przebudowie w roku 1917 zastąpiono je czterema dwururowymi wyrzutniami, natomiast na rufie dodano jedną armatę plot., co też było powodem ucięcia tylnego masztu, aby w ten sposób zwiększyć płaszczyznę i kąt ostrzału wspomnianej armaty.

Urządzenia napędowe

Jak już powyżej wspomniano, napęd *Admiral Spaun* składał się z sześciu turbin parowych Parsonsa o mocy 25 000 KM (moc maksymalna 25 130 KM), wyprodukowanych na licencji przez stocznnię STT w Trieście, które pracowały na cztery wały napędowe. Wysokoprężne części sprzęgnięte były z wałami zewnętrznymi, a niskoprężne oraz części turbiny marszowej z wałami wewnętrznymi. Jednostkę napędzały cztery trójłopatkowe śruby z brązu manganowego o średnicy 2,10 m, zakupione przez firmę Parsons w Wielkiej Brytanii. Tylko śruby wałów wewnętrznych były przystosowane do zmiany biegu na wsteczny. *Admiral Spaun*, podobnie zresztą jak jego trzech następców, był wyposażony w tylko jeden ster półrównoważony. Jego okrąg cyrkulacji, przy maksymalnym wyłożeniu steru pod kątem 30°, był uważany za duży, więc w przypadku następnych krążowników tej klasy zamierzano ten mankament poprawić.

Parę dla turbin wytwarzało 16 kotłów wodnorurkowych „Yarrow” z 44 paleniskami. Dziobowa grupa kotłów (pomieszczenie kotłowni nr IV) miała osiem palenisk, pozostałe trzy (licząc od rufy do dziobu, były to pomieszczenia nr I, II i III) po dwanaście. Z tego też powodu przedni komin *Admiral Spauna* był nieco węższy, niż trzy pozostałe, w odróżnieniu od kominów swoich „braci przyrodnych”, na których wszystkie miały takie same wymiary. Jednostka mogła zabunkrować 786 ton węgla kamiennego lub 648 ton brykietów, a same bunkry miały powierzchnię 925 m kwadratowych.

Wspomniane urządzenie napędowe było zaprogramowane na rozwinięcie prędkości 26 węzłów, lecz maksymal-



Dziobowa bateria kal. 100 mm na *Admirale Spaun*. Wybór kalibru stanowił spory regres w porównaniu ze starszymi o sześć lat jednostkami typu *Zenta*. Lufa miała masę 1,94 t, a zamek 80 kg. Porównując wspomniany kaliber główny ze stosowanymi na jednostkach tej klasy innych państw, należy przyznać, że nie odpowiadał on już duchowi czasów, ale wszystkie plany jego wzmocnienia nie doczekały się realizacji.

Fot. via Siegfried Breyer

nie osiągnięto 27,07 w. W trakcie przeprowadzonych prób osiągnięto następujące wartości: w dniu 02.03.1910 r. moc 21 500 KM = 26,4 w, w dniu 06.08.1910 r. moc 25 130 KM, 528 obrotów na minutę i wymienioną wyżej prędkość 27,07 w. wzgl. 26,3 w. przy 20 600 KM i 497 obrotów na minutę. Jeszcze przy uzyskanej mocy 14 630 KM można było osiągnąć 23,95 w., co wykazały próby z 27.01.1911 r.

Opancerzenie

Kadłub krążownika był na bokach chroniony pasem pancernym o grubości 60 mm, który rozciągał się pomiędzy dziobowym i rufowym stanowiskiem dowodzenia. Wspomnianą cytadelę zamykały na każdym końcu poprzeczne

grodzie przeciwtorpedowe o grubości 50 mm. Stanowisko dowodzenia, urządzenia sterujące i szyby amunicyjne miały warstwę stali pancernej grubości 50 mm, pokład 20 mm, maski przeciwdziałkowe dział kalibru głównego (czoła 40 mm, boki 8 mm). Materiał pochodził z zakładów z czeskich Witkowic.

Uzbrojenie

Jak już wspomniano, większość zagranicznych krążowników rozpoznawczych uzbrojonych było w dział kalibru od 76 do 105 mm, niektóre nawet 120 i 127 mm, więc uznano za wystarczające, aby austro-węgierskie krążowniki rozpoznawcze uzbroić w armaty kalibru 100 mm, niezależnie od faktu, że był on słabszy od kalibru

poprzednio zbudowanych, a mianowicie, krążowników typu *Zenta* (kaliber 120 mm – L/35). Te same armaty kal. 100 mm wybrano również jako uzbrojenie pomocnicze pancerników typu *Radetzky* (po 20 armat na okręcie) oraz uzbrojenie główne niszczycieli typu *Tátra*. Z ogólnej liczby siedmiu armat kal. 100 mm, które tworzyły baterię na krążowniku *Admiral Spaun*, sześć ustawiono w trzech parach (pierwszą na podwyższonym pokładzie dziobowym przed bryłą pomostu) a siódme na pokładzie rufowym. Produkt firmy Škoda określany był oficjalnie jako „10 cm K 07 Geschütz” i charakteryzował się stalowym płaszczem lufy. Jego masa wraz z zamkiem wynosiła 2120 kg, a wraz z maską 6900 kg. Armata mogła się przemieszczać w płaszczyźnie pionowej od -4° do $+14^\circ$, prędkość początkowa pocisku to 880 m/s, a jego energia wylotowa wynosiła 568 mt. Masa pocisku wynosiła 13,75 kg, naboju 25,8 kg, z czego 6,2 kg przypadało na proch M/97f. Stosunkowo lekki pocisk scalony w połączeniu z korbą zamka klinowego dawały gwarancję dużej szybkostrzelności na maksymalną donośność 10 000 m, dzięki czemu udało się połączyć korzyści płynące z lekkiego dział z osiąganymi armat (120 mm L/35), które weszły w skład uzbrojenia poprzednich jednostek. Krążownik rozpoznawczy i tak nie miał za zadanie prowadzenie walki artyleryjskiej z silniejszym przeciwnikiem, lecz uchodzić w przypadku jego pojawienia się na horyzoncie, tzn. krążownik rozpoznawczy miał być szybszy od najsilniejszego i silniejszy od najszybszego przeciwnika. Następny, zmodyfikowany typ tej klasy (*Helgoland*, *Novara*, *Saida*) został uzbrojony w ulepszony model armaty wz. K 11 (patrz tam). Kierowanie ogniem również było bardzo precyzyjne, a to dzięki elektrycznemu przekazywaniu danych odnośnie odległości, bębnowi dokładnego odczytu kątów pionowych (austr. Distanztrommel) i automatycznemu przesuwowi celownika lunetowego przy określeniu kąta wyprzedzania. Zapas amunicji dla wszystkich siedmiu armat wynosił 1400 pocisków. Na *Admiral Spaun* oprócz armat kal. 100 mm zakładów Škoda zainstalowano dodatkowo karabin maszynowy kal. 8 mm M 01 (4000 pocisków). Przewożono również armijną szybkostrzelną armatę kal. 47 mm L/44 (400 pocisków) na wypadek wsparcia desantu. Po obu stronach najdalej ku ru-

fie przesuniętego komina znajdowało się, na każdej burcie po jednej wyrzutni torpedowej kal. 450 mm, które można było obracać w przedziale 140° (od dziobu do rufy). W sumie na krążowniku znajdowało się sześć torped kal. 450 mm L/52. W razie potrzeby istniała możliwość ustawienia torów minowych, które mieściły 60 min morskich.

Od 30 marca 1915 r. wspomniane wyrzutnie torpedowe zastąpiło czterema zdwojonymi wyrzutniami kal. 533 mm, tego samego typu jak na jednostkach bliźniaczych (patrz dalej w tekście). Ustawiono je przy burtach na wysokości trzeciego i czwartego komina.

W trakcie służby rozważano nie raz możliwość wzmocnienia uzbrojenia, co miało dotyczyć pary dziobowych i rufowych armat kal. 100 mm, które zamierzano zastąpić dwiema pojedynczymi armatami kal. 150 mm, natomiast pozostałe, tzn. burtowe armaty kal. 100 mm miały pozostać. Innym pomysłem było, zastąpienie całej dotychczasowej baterii taką samą liczbą kal. 120 mm, które zaprojektowano dla krążowników, mające zastąpić dotychczasowe typu *Zenta* („*Ersatz Zenta*”). W roku 1916 ustawiono na pokładzie rufowym tylko jedno, przed znajdującym się tam kal. 100 mm, działo przeciwlotnicze kal. 66 mm L/50 BAG (Ballonabwehrkanone oficjalnie klasyfikowane jako „7 cm BAK L/50 K 10”). Uzbrojenie plot. uzupełniał karabin maszynowy 8 mm Schwarzlose M 07/12 posadowiony w lawecie przeciwlotniczej (Ballonabwehrlafette).

Załoga i wyposażenie

Admiral Spaun miał 327 ludzi załogi³, choć niektóre źródła⁴ podają ilość 17 oficerów i 294 marynarzy. Kadra eskadry rezerwowej obejmowała 11 oficerów i 181 podoficerów i marynarzy, załoga alarmowa to 5 oficerów i 80 marynarzy, w 1. rezerwie tylko 3 + 39. Pomieszczenia oficerów znajdowały się, jak do tej pory kazał zwyczaj, na rufie, marynarzy natomiast wewnątrz dziobowej nadbudówki, gdzie też mieścił się kambuz (jako przedłużenie podwyższonego pokładu dziobowego, poniżej niego) oraz lazaret dla załogi (głębiej wewnątrz kadłuba).

Wyposażenie obejmowało trzy reflektory firmy Schuckert o mocy 9 KW o średnicy lustra 90 cm oraz trzy mniejsze o średnicy 40 cm. Do sygnalizacji optycznej w nocy służy-

ły wielobarwne latarnie sprawdzonego typu Sellnera umieszczone na fokmaszcie i rozpięte między masztem a tzw. gablem „Sellnera”. Na krążowniku była stacja radiotelegraficzna, składającej się z radiowego odbiornika pionowego VE 2 (Vertikalempfänger) z dwoma ogniwami suchymi, nadajnikiem bezprzewodowym 5 TVZ Siemens & Halske, wariometrem z agregatem pomocniczym i mocą w antenie doprowadzoną do nadajnika równą 5 kW. Przebywając w porcie używano tzw. radiostacji portowej typu HS (Hafensender). Obie anteny siatkowe były rozpięte na rejkach między obu masztami, a po skróceniu rufowego ich długość nie uległa zmianie, w odróżnieniu od nachylenia. Kabina operatora znajdowała się koło dziobowego szybu maszynowni. Krążownik miał dwie kotwice Tyszaka; masa każdej 3500 kg, spoczywające w kluzach po obu burtach. W rezerwie znajdowały się dwie kotwice admiralicji (prądowe) o masie 600 i 300 kg. Środki ratownicze i komunikacyjne znajdujące się na żurawikach poza kadłubem (większe na śródokręciu, mniejsze na dziobie i rufie) obejmowały: barkas żaglowy, motorówkę, kuter ratowniczy, gig, motorówkę o wyporności 0,6 t i dwiejolki. Ponieważ *Admiral Spaun* został oddany do służby jeszcze przed wprowadzeniem błękitnoszarego kamuflażu, nazywanego żargonowo „Hausian” od nazwiska późniejszego dowódcy floty, admirała Antona Hausa, kadłub i nadbudówki krążownika pomalowano pierwotnie na kolor oliwkowozielony (żargonowe określenie „Montecuccolin”, nawiązujące do nazwiska ówczesnego dowódcy floty). Podwodna część kadłuba miała kolor ciemnozielony, a konstrukcyjna linia wodna, różowy. Wybrany kolor oliwkowozielony miał lepiej kamuflować „okręty marynarki obrony wybrzeża” (Küstenverteidigungsmarine) operujące wzdłuż i na tle dalmatyńskiego wybrzeża. Później okręty przemalowano na bardziej zlewający się z tłem kolor błękitnoszary, po którym obiecywano sobie poprawę efektywności, niezależnie od położenia jednostki i warunków pogodowych. Część podwodna pozostała niezmieniona i była koloru ciemnoszarego.

3. E. Sieczek, *Die Kreuzer...* (patrz bibliografia na końcu artykułu).

4. W. Aichelburg, *Register...* (patrz bibliografia).

Opis służby

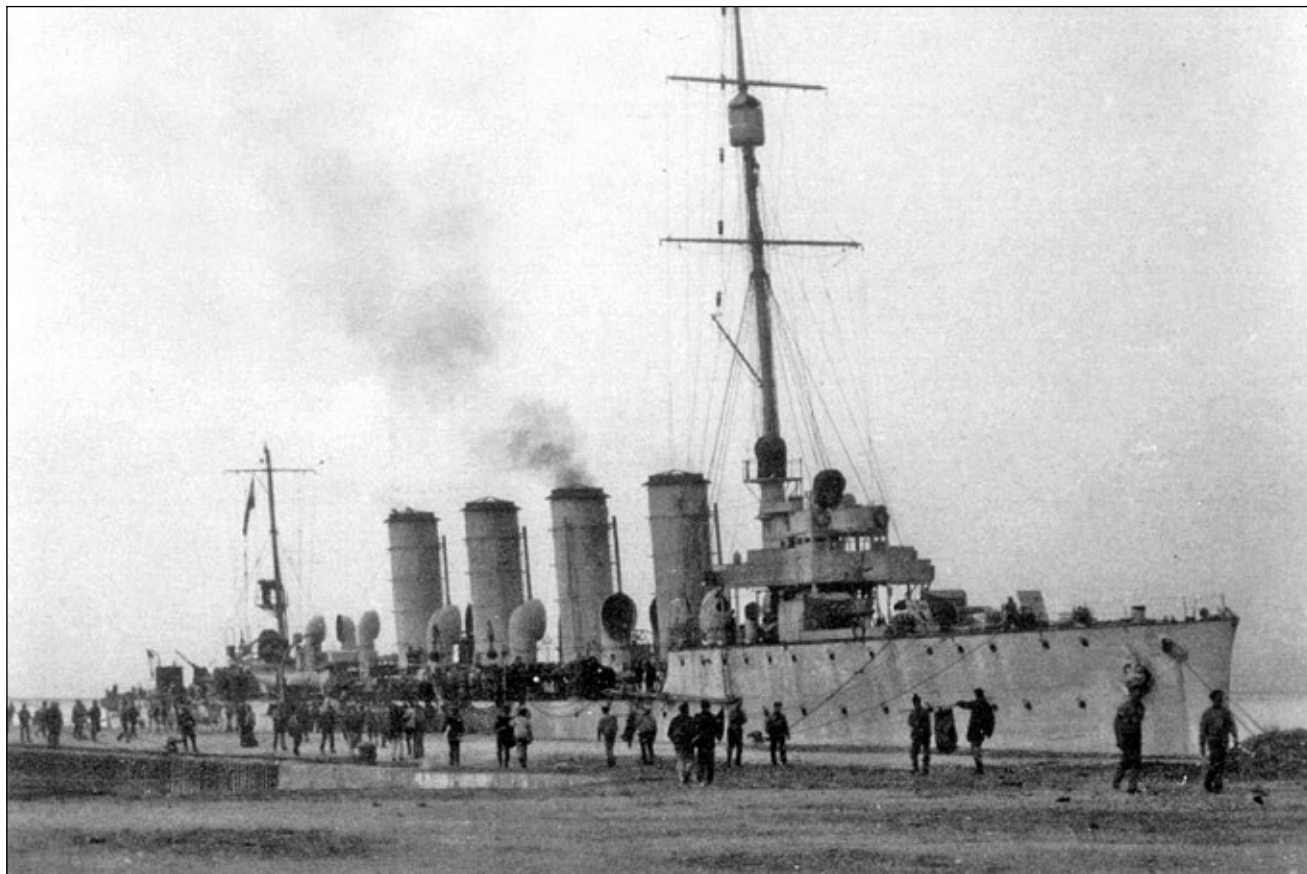
Admiral Spaun zszedł z pochylni z już uprzednio wbudowanymi kotłami, ale jeszcze bez turbin i pancerza bocznego, które zainstalowano następnie w Arsenale Morskim. Po ukończeniu budowy nowy krążownik został w dniu 15 listopada 1910 r. wcielony do służby po raz pierwszy i po odbyciu prób przydzielony eskadrze. Pierwszy rejs w towarzystwie nowego pancernika *Radetzky*, dwóch jednostek typu *Erzherzog*, krążownika *Kaiserin und Königin Maria Theresia* i dwóch niszczycieli powiódł nowego krążownika z Teodo (Tivat) na wody Lewantu (28.02.-02.05.1911 r.). Po drodze złożono wizyty w Argostolli, Velos, Salonikach, Cavalli (obecnie grecki Alexandroupolis, lecz wtedy jeszcze port bułgarski), Smyrnę, Gallipoli, Konstantynopol (w dniach 04/08.04., kiedy to dowódca okrętu i jego sztab złożyli wizytę sultanowi), po czym zespół ponownie zawinął do Smyrny, a następnie do Zante i na Korfu. Od 20 maja 1911 r. *Admiral Spaun* pełnił funkcję jednostki flagowej flotyli torpedowej. Następnie wziął udział w uroczystościach związanych z ceremonią wodowania *Viribus Unitis*, które odbyły się w Trieście w dniu 24 czerwca, a 23 sierpnia w manewrach floty u wybrzeży Dalmacji. Po powrocie jednostka przeszła do Poli celem dokonania poprawek w systemie wentylacji. W dniach od 19 do 22 marca krążownik wraz z całą Eskadrą wziął udział w uroczystościach związanych z wodowaniem „drednota” *Teggethoff*, które odbyły się w Trieście. W dniu 26 marca wraz z Eskadrą witał cesarza Niemiec, Wilhelma II. W dniu 17 maja 1912 r. w trudnych warunkach atmosferycznych, przy szalejącej burzy, doszło w Kanale Fazańskim (reda zewnętrzna Poli) do kolizji z niszczycielem *Scharfschütze*. Silnie wiejący wiatr zepchnął krążownik na niszczyciel dokonując wgniecenia w jego części dziobowej, samemu doznając uszkodzeń śruby napędowej. W roku 1912 wybuchła I wojna bałkańska. *Admiral Spaun* wyszedł w dniu 5 listopada z Poli z oddziałem desantowym na pokładzie i w towarzystwie pancerników *Erzherzog Franz Ferdinand*, *Radetzky* i *Zrinyj*, krążownika *Aspern* oraz niszczycieli *Uskoke* i *Wildfang* do Konstantynopola. Po drodze zespół zatrzymał się w Kum Kale (Dardanele) i na wyspie Tenedos, a następnie w dniach od 11 do 19 listopada przebywał w Konstantynopolu, gdzie z pokładu krążownika zszedł

oddział desantowy, który miał za zadanie zabezpieczyć budynek ambasady Austro-Węgier oraz inne obiekty w tureckiej stolicy. Następnie zespół podążył do San Stefano, gdzie przebywał do 24.11., skąd powrócił 28.11. do Fasany. W dniu 3 grudnia krążownik przydzielono do 1. Dywizjonu Krążowników. W dniu 19 marca 1913 r. opuścił Polę, biorąc od 21 marca udział w demonstracji siły, którą sojusznicy Ligi Bałkańskiej urządzili u wybrzeży Czarnogóry. W połowie czerwca *Admiral Spaun* blokował ujście rzeki Bojana, a do 21 czerwca przebywał w Durazzo, by 7 sierpnia powrócić do Zatoki Kotorskiej. Na początku roku 1914 *Admiral Spauna* przydzielono do flotyli, a 5 marca towarzyszył brytyjskiej eskadrze, która złożyła wizytę w Trieście.

W przededniu wybuchu I wojny światowej *Admiral Spaun* wysłany został wraz z trzema niszczycielami i trzema torpedowcami do Boki Kotorskiej, dokąd dotarł 24 lipca. W dniu wybuchu działań wojennych krążownik, pod komendą kapitana marynarki (Linien-schiffs-leutnant) Benno von Millenkovicha, był jednostką flagową II Flotyli Torpedowej, a 7 sierpnia w składzie 1. Dywizjonu wyszedł z odsieczą dla niemieckiego krążownika liniowego *Goeben* i lekkiego krążownika *Breslau*, które po ostrzeleniu francuskich portów na wybrzeżu Afryki Północnej skierowały się ku Adriatykowi, lecz ostatecznie wzięły one kurs na Konstantynopol, co było powodem, że cesarsko-królewskie okręty zawrócono do bazy. *Admiral Spaun* krążył następnie w okolicach Istrii, a 21 listopada skierowano go do Szybenika, skąd 24 listopada skierowano go do Lissy (Vis), a następnego dnia do Splitu (Spalato). W dniu 8 grudnia krążownik miał operować przeciwko eskadrze francuskiej, która ponownie zapuściła się na wody Adriatyku. Krążąc wokół Lissy nie wypatrzył wrogich okrętów i 11 grudnia powrócił do Poli. Początek roku 1915 miał podobny przebieg, gdyż 6 stycznia wysłano go do Lussin, następnego dnia przybył z II Flotyllą Torpedową do Szybenika, biorąc udział w akcji poszukiwania min. W marcu 1915 r. pojedyncze aparaty torpedowe zastąpiono czterema dwururowymi zestawami kal. 533 mm. W dniu 15 maja, w obliczu rychłego przystąpienia Włoch do wojny po stronie Ententy, *Admiral Spaun* wyszedł w rejs zwiadowy, dokonując m.in. rekonesansu

między wyspami Pelagosa i Cazziola. Włochy wypowiedziały wojnę Austro-Węgrom w dniu 23 maja, a działania wojenne miały się zacząć nazajutrz, ale już w dniu 24 maja o poranku *Admiral Spaun* i cztery niszczyciele, tworzące Grupę H, ostrzelały włoskie wybrzeże. Ich celem był most kolejowy w Termoli, dworzec w Campomarino i stacja semaforowa na wyspach Tremiti. W dniu 1 czerwca krążownik osłaniał operację stawiania defensywnej zapory minowej koło Pirano (Triest). 12 czerwca był dniem, kiedy jednostkę wizytował następca tronu, arcyksiążę Karol Franciszek Józef, późniejszy cesarz Karol I. W dniu 16 czerwca razem z krążownikiem *Novara*, niszczycielami *Wildfang*, *Csikos*, *Ulan* i pięcioma torpedowcami, *Admiral Spaun* dokonał wypadu w okolicy Wenecji. W dniu 27 lipca nastąpiła kolejna akcja przeciwko wybrzeżu Włoch (tym razem z *Novarą*, *Scharfschützem*, *Uskokem* i trzema torpedowcami). W dniu 3 kwietnia 1916 r., kiedy poruszający się z prędkością 22 w. krążownik wracał ze wspólnej z lotnikami morskimi akcji, wszedł na do tej pory nie rozpoznaną podwodną skałę w okolicy Poreru, w wyniku czego utracił ster a 36 wręg uległo wgnieceniu. Po naprawie uszkodzeń, już z nowym sterem brał udział w krótkich akcjach w północnej części Adriatyku. W międzyczasie znaleziono wcześniej utracony ster i złożono go w magazynie arsenału morskiego. Z uwagi na swój napęd, krążownik nie był „kompatybilny”, jakby można powiedzieć z perspektywy czasów współczesnych, w stosunku do swoich „przyrodnych braci”, stąd rzadko operowały one wspólnie.

W dniu 18 maja doszło do wspólnej z niszczycielami *Scharfschütze*, *Reka*, *Velebit* i sześcioma torpedowcami akcji osłony własnych samolotów, podobna 24/25.05 w Kanale Fasana z torpedowcami 72 F i 68 F. W dniu 15 marca 1917 r. *Admiral Spaun* zderzył się we wspomnianym Kanale Fasana z idącym na głębokości peryskopowej okrętem podwodnym 20 (Ub. 20), w wyniku czego okręt podwodny stracił swoje działo pokładowe (później odnalezione i ponownie zamontowane). W dniu 20 marca 1917 r. krążownik, pod dowództwem komandora porucznika (Fregattenkapitän) Maximiliana Hilschera, stał się zgodnie z Order-de-Bataille, jednostką flagową II Flotyli Torpedowej. W dniu



W grudniu *Admiral Spaun* brał udział w ostrzale Cortellazzo, leżącego u ujścia Piawy. Jego ogień korygował znajdujący się w powietrzu wodnosamolot K 202. Na fotografii krążownik sfotografowany w dniu 16.12.1917 roku przy Nabrzeżu San Carlo (obecnie Audace) w Trieście.
Fot. via Siegfried Breyer

20 października 1917 r. krążownik ponownie wizytował, w tym momencie, już cesarz Karol I. Osiem dni później jednostka przeszła do Triestu. W dniu 30 października zdecydowano się anulować zaplanowaną uprzednio operację wylądowania na Grado⁵, a to z uwagi na wiejącą od północnego – wschodu Bore. Grado zajęte następnego dnia od strony lądu. W dniu 16 listopada *Admiral Spaun* ponownie wszedł na nie oznakowaną skałę podwodną i skrzywił swój ster. W tym czasie jego dowódcą był komandor Janko Vuković de Podkapelski, który 1 listopada 1918 r. jako pierwszy admirał floty nowego, krótkowiecznego państwa SHS zginął na swoim flagowcu *Viribus Unitis*. Po usunięciu uszkodzeń (zamontowanie utraconego w kwietniu 1916 r. i znajdującego się do tej pory w magazynie steru) jednostka wzięła udział w kolejnych akcjach u wybrzeży włoskich, jak np. 7 grudnia a po krótkim pobycie w Trieście, 19 grudnia przeciwko Cortellazzo. Krążownik pozostawał w Poli od 21 grudnia 1917 r. do 8 czerwca 1918 r., kiedy to przez Szybenik (Sebenico) podążył do Gjenovic,

a wszystko to w ramach przygotowań do szeroko zakrojonej operacji skierowanej przeciwko blokadzie w Cieśninie Otranto, w której miał również wziąć udział *Admiral Spaun*, tworząc wraz z „bliźniakiem” *Saidą* i czterema torpedowcami tzw. Grupę Zaczepną B (Angriffsgruppe), natomiast pozostałe krążowniki zwiadowcze utworzyły Grupę A. Cała operacja została odwołana po stracie *Szent István*, w dniu 10 czerwca. Po powrocie do Poli, w dniu 12 czerwca, krążownik pozostał tam wraz z *Helgoland* i *Csepel* aż do dnia podpisania zawieszenia broni, za jednym wyjątkiem, kiedy w dniu 21 sierpnia *Admiral Spaun* osłaniał operację własnego lotnictwa. W dniu 31 października 1918, jego komendantem a zarazem dowódcą II Floty Torpedowej był wtedy komandor porucznik (Fregattenkapitän) Franz Morin, krążownik, jak i reszta cesarsko-królewskiej floty przekazana została zgromadzeniu narodowemu państwa SHS (Słoweńców, Chorwatów i Serbów), co jednak nie zostało uznane przez zwycięskie mocarstwa, gdyż po zajęciu Poli przez Włochów, wszystkie jednostki, które podniesione

miały chorwackie bandery, zmuszone zostały do ich opuszczenia i podniesienia na ich miejsce włoskich. Zarekwirowany krążownik, bez powiewającej bandery, przeszedł w dniu 24 marca 1919 r. wraz z innymi jednostkami z Poli do Wenecji, gdzie stanął koło tamtejszych Ogrodów Publicznych (Giardini Pubblici) w charakterze zdobyczy wojennej w ramach zorganizowanej przez Włochów tzw. „Parady Zwycięstwa”. W wyniku podziału pozostałości po flocie Austro-Węgier, krążownik przyznano Wielkiej Brytanii, jednak na Wyspy nigdy nie dotarł, gdyż nowy właściciel zdecydował się sprzedać *Admiral Spauna* we Włoszech na złom. Jego kasacja rozpoczęła się w roku 1922 w Wenecji.

(ciąg dalszy nastąpi)

**Tłumaczenie z języka niemieckiego
Michał Jarczyk**

5. obecnie Grado jest niewielkim turystycznym miastem, leżącym na wyspie połączonej ze stałym lądem długą, liczącą kilka kilometrów groblą. Kurort w Laguna di Grado już w starożytności służył jako węzeł komunikacyjny dla statków pływających do Akwilei (przyp. red.).

„Gone but not forgotten” – Ofiary rajdu „Goebena” i „Breslaua” na Imroz

Wypad *Goebena* i *Breslaua* (pod tureckimi banderami, jako *Yavuz Sultan Selim* i *Midilli*) w kierunku Imroz, przeprowadzony 20 stycznia 1918 zakończył się tragicznie dla większości załogi utraconego w powrotnej drodze *Breslaua* oraz dla przeważającej części marynarzy brytyjskich monitorów *M 28* i *Raglan*¹, które padły ofiarą niemieckich krążowników.

Zarówno w tym, jak i w większości podobnych przypadków historycy ograniczają się na ogół do podania suchej liczby zabitych, nie wnikając w ich personalia, ani w to, czy aby na pewno wszyscy spoczęli na dnie wraz z jednostkami, na których służyli. Często takie podejście do problemu usprawiedliwić można brakiem źródeł poświadczających stan osobowy załóg w feralnym dniu. Ponadto, niejednokrotnie łatwiej jest ustalić nazwiska ocalałych marynarzy, gdyż mogą się one pojawiać w różnych dokumentach w kontekście ich późniejszej służby na innych okrętach. Nierzadko uratowani stanowią też zaledwie garstkę ludzi, więc – brutalnie rzecz ujmując – łatwiej ich policzyć i zapamiętać. Na ogół przyjmuje się również *a priori*, że skoro dana jednostka zatonięła (niezależnie od tego w jakiej odległości od brzegu), to polegli marynarze spoczywać muszą w jej wraku.

Powyższy „automatyzm” częściowo sprawdza się w przypadku załogi

Breslaua. Znaczna dystans od brzegu w chwili zatonięcia oraz duża głębokość, na której spoczął okręt wykluczają sensowność szukania na lądzie jakichkolwiek pochówków związanych z tą tragedią. Można jednak ustalić nazwiska i stopnie poległych marynarzy *Kriegsmarine* z jego pierwotnej, niemieckiej załogi². Ich kompletną listę opublikowała niedawno turecka historyczka Hafize Kasar³. W odniesieniu do towarzyszących Niemcom Turków danych takich na chwilę obecną nie posiadamy. Nie można jednak wykluczyć ich odnalezienia w przyszłości, gdyż zbiory tureckich archiwów wojskowych wciąż nie są do końca opracowane i skatalogowane.

Nieco inaczej sprawa przedstawia się w przypadku ofiar z monitorów *M 28* (przypuszczalnie 43 poległych)⁴ i *Raglan* (127 poległych), które zatonięły tuż przy nabrzeżu w zatoce Kuzu. Marynarzy, których zwłoki udało się wydobyć z wraków pochowano pierwotnie na wyspie Imroz w pobliżu portu we wspomnianej zatoce. Po kapitulacji Imperium Osmańskiego i rozpoczęciu przez Brytyjczyków okupacji cieśnin, jeszcze w 1918 r. w rejonie Dardaneli pojawili się pracownicy Commonwealth War Graves Commission (CWGC), którzy rozpoczęli porządkowanie cmentarzy wojennych założonych podczas walk w 1915 i 1916 r. oraz tworzenie nowych.

W ramach tych prac dokonano przeniesienia pochówków z Imroz na półwysp Gallipoli. Marynarze z HMSs *Raglan* i *M 28* spoczęli więc ostatecznie na przylądku Helles, na cmentarzu Lancashire Landing, gdzie pochowano głównie ofiary walk o plażę W, jakie toczyło niedawno tego miejsca w pierwszych godzinach i dniach po desancie na półwysp (czyli poczynawszy od 25 kwietnia 1915). Jak widać w Tabeli 1, na wspomnianym cmentarzu leży jednak tyl-

1. Wydarzenia te szczegółowo opisane zostały w artykule Piotra Nykiela pt. *Goblo! Rajd na Imroz 20 stycznia 1918, „Okręty Wojenne”*, 1/2008(87), s. 24-30.

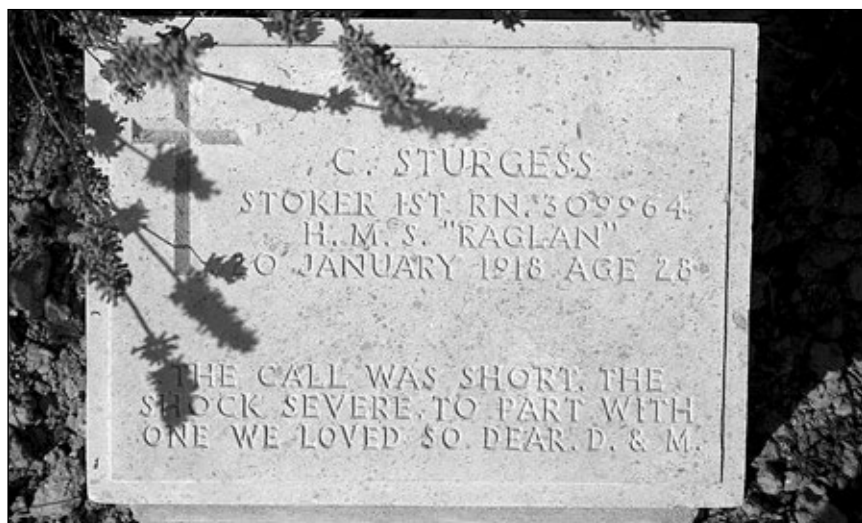
2. Jak wspomniano w artykule P. Nykiela (*op. cit.*), Niemcy stanowili większość załogi, a tym samym także ofiar na wspomnianym lekkim krążowniku.

3. *Birinci Dünya Savaşında ölen Alman askerlerin kayıp listesi* (http://www.geliboluuyuanlamak.com/haber_detay.php?haber_id=200). Warto przyrzyć się wnikliwie temu zestawieniu, gdyż znaleźć w nim można 30 nazwisk marynarzy o bezspornie polskich korzeniach.

4. Autor nie natrafił na żadne źródło, które podawałoby dokładną liczbę poległych oficerów i marynarzy z *M28*. Jeśli jednak przyjmiemy, że łączna liczba ocalałych członków załóg obu monitorów wyniosła zdaniem Jana Gozdawa-Golebiowskiego i Tadeusza Wywerki Prekurata (*Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 450) 132 ludzi, a z załogi *Raglana* uratowało się 93 (por.: Maciej S. Sobański, *Brytyjskie monitory typu „Abercrombie”* (część II), „Okręty Wojenne” (82) 2/2007, s. 33), to okaże się, że z *M28* przeżyło 39. Zakładając więc, że w chwili zatonięcia okrętu na jego pokładzie znajdowała się pełna załoga w liczbie 82 ludzi (por.: *Jane's Fighting Ships of World War I*, Studio, London 1990, s. 64), śmierć ponieść musiało 43.

**Tabela 1: Członkowie załóg monitorów *M28* i *Raglan*
pochowani na cmentarzu Lancashire Landing na półwyspie Gallipoli (przylądek Helles)**

I. p.	Nazwisko i imiona	Stopień / Specjalność	Wiek	Jednostka
1	Ballam Reginald Charles	pomocnik pierwszego kucharza RN. M/2689	25 l.	HMS <i>M 28</i>
2	Divine C. L.	kapitan rezerwy Royal Navy	30 l.	
3	Moran H.	sygnalista RN. J/13822	22 l.	
1	Berry H.	sygnalista RN. J/31818	19 l.	HMS <i>Raglan</i>
2	Collier J.	palacz 1 klasy RN. K/36321	18 l.	
3	Cruttenden V.	główny pisarz RN. 347357	31 l.	
4	Dean A.	mat RN. J/61411	19 l.	
5	Durrand W.	bednarz 2 klasy RN. M/10812	28 l.	
6	Fitzpatrick M. J.	artylerzysta DSM. RN.	28 l.	
7	Haigh G.	st. mat RN. J/4609	?	
8	Hall Edward Cecil Francis	cieśla 2 klasy RN. M/13371	30 l.	
9	Hollamby E. H.	telegrafista RN. J/32431	19 l.	
10	Hunter T. S.	st. mat RN. 238392	27 l.	
11	Knights F. J.	mat RN. SS/5125	?	
12	Lagan Mc W. S.	st. sygnalista RN. J/17101	?	
13	Larney Mc E.	technik maszynowy rezerwy Royal Navy 1166/EA	31 l.	
14	Lewis G.	szeregowy piechoty morskiej PLY/13094	31 l.	
15	Maskell F. A. J.	st. mat RN. 227359	29 l.	
16	Minnett C. T.	mat RN. J/39163	?	
17	Morgan A.	st. marynarz RN. J/61408	20 l.	
18	Myers T. H.	cieśla ochotniczej rezerwy Royal Navy T3/190	23 l.	
19	Owlett D.	steward RN. M/936	24 l.	
20	Pitt A. J.	artylerzysta RN.	26 l.	
21	Richardson E.	st. mat RN. J/1298	26 l.	
22	Robson C. C.	st. marynarz RN. J/38584	18 l.	
23	Simpson S.	steward oficcerski 2 klasy RN. L/6388	22 l.	
24	Smith A. B.	palacz 1 klasy RN. K/24901	31 l.	
25	Sturgess C.	palacz 1 klasy RN. 309964	28 l.	
26	Suthard F.	pomocnik stewarda RN. M/26371	18 l.	
27	Vickery F. H.	palacz 1 klasy RN. K/12140	27 l.	
28	Wells E. H. C. H.	trębacz piechoty morskiej GH/20986	18 l.	



Płyta nagrobna palacza C. Sturgessa z HMS *Raglan* na cmentarzu Lancashire Landing.

Fot. Piotr Nykiel

Tabela 2: Członkowie załogi monitora *Raglan* upamiętnieni na The Chatham Naval Memorial

I. p.	Nazwisko i imiona	Stopień	Wiek	Jednostka
1	Goldsmith Harry	mat RN. J/27719	22 l.	HMS <i>Raglan</i>
2	Starling Arthur William	mat SS/6937	20 l.	
3	Swan Frederick Charles	palacz 1 klasy SS/104622	29 l.	

ko trzech ludzi z *M 28* i *28 z Raglana*. Co zatem z pozostałymi? Mimo ogromnej skrupulatności Brytyjczyków ustalenie brakujących nazwisk jest niezwykle trudne z uwagi na to, iż liczące kilkaset tysięcy wpisów rejestry CWGC (zarówno te drukowane, jak i elektroniczne) nie dają możliwości wyszukiwania według nazw okrętów. Tak więc, aby ustalić personalia i miejsce spoczynku ma-

rynarza z konkretnej jednostki przejrzeć należy nazwisko po nazwisku wszystkie rejestry... Kwerenda w Internecie (poza oficjalną stroną CWGC) przynosi dosyć rozczarowujące rezultaty. Pojawiają się tylko trzy nazwiska związane z załogą *Raglana* i wszystkie one są jedynie upamiętnione na pomniku The Chatham Naval Memorial (por.: Tabela 2), na którym wyryto personalia oficerów

i marynarzy Royal Navy poległych podczas obu wojen światowych. Dla wszystkich wymienionych tam osób macierzystym portem było Chatham, a miejscem wiecznego spoczynku morze. Pozostaje nam więc tylko domyślać się, że eksplozje jakie doprowadziły do zatonięcia obu monitorów były tak silne, iż w ich następstwie zidentyfikować udało się jedynie zwłoki tych marynarzy, którzy obecnie spoczywają na półwyspie Gallipoli, zaś szczątków pozostałych nigdy nie odnaleziono. ●

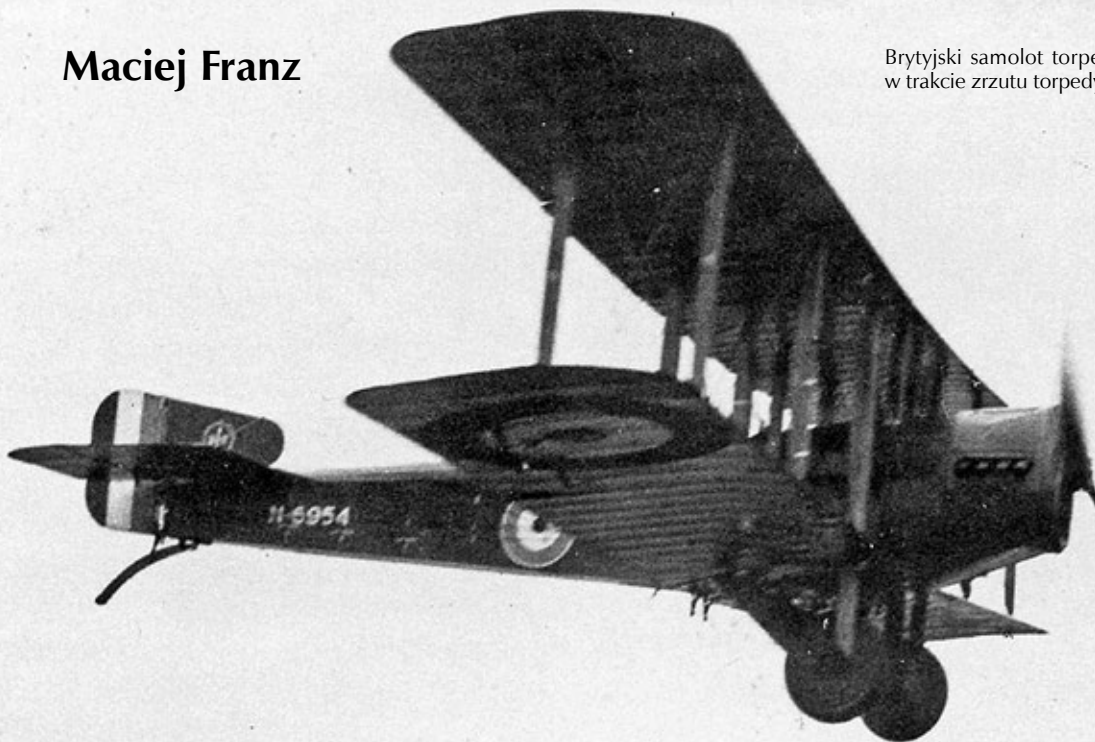
Bibliografia

1. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
2. *Jane's Fighting Ships of World War I*, Studio, London 1990.
3. Kasar H., *Birinci Dünya Savaşında ölen Alman askerlerin kayıp listesi* [Spis niemieckich żołnierzy poległych w pierwszej wojnie światowej], http://www.geliboluuyanlamak.com/haber_detay.php?haber_id=200.
4. Sobański M. S., *Brytyjskie monitory typu „Abercrombie” (część II), „Okręty Wojenne”* (82) 2/2007, s. 29-34.
5. Taylor P., Cupper P., *Gallipoli. A Battlefield Guide*, Kangaroo Press, East Roseville 2000.
6. <http://homepages.rootsweb.ancestry.com/~starling/Genealogy/DebtOfHonour/ArthurWilliamStarling.html> [inskrypcja dot. A. W. Starlinga].
7. <http://www.roll-of-honour.com/Kent/RainhamBritishStandardCementWorks.html> [inskrypcja dot. F. C. Swana].
8. <http://www.doverwarmemorialproject.org.uk/Casualties/WWI/SurnamesG.htm> [inskrypcja dot. H. Goldsmitha].

Cmentarz Lancashire Landing na półwyspie Gallipoli.

Fot. Piotr Nykiel





Brytyjczycy na drodze do pierwszego Tarentu

Każdy miłośnik wojen morskich słyszał o ataku na Pearl Harbour, prawie każdy o ataku na Tarent, jednak wcale nie tak wielu wie, że w 1918 roku Royal Navy planowała podobną operację tylko skierowaną przeciwko Hohseeflotte. Miał to być w planach admirała Davida Beatty'ego ostatecznym ciosem niszczącym flotę przeciwnika.

Pierwsze propozycje pojawiły się we wrześniu 1917 roku. Sam projekt ataku na flotę przeciwnika przy wykorzystaniu sił lotniczych, a zwłaszcza możliwości użycia torped lotniczych pojawił się dopiero pod koniec wojny. I to pomimo tego, że próby z użyciem torped lotniczych rozpoczęto przed wybuchem pierwszej wojny światowej. Pierwsze koncepcje zrzucania torped z samolotów lub wodnosamolotów pojawiły się w Wielkiej Brytanii w 1912 roku. Ich autorem był porucznik Hyde-Thomson. W swoim raporcie wskazywał na znaczenie torped lotniczych, ich ewentualne i potencjalne możliwości bojowe. Swoje opinie formułował w oparciu o doświadczenia z działań Szkoły Torpedowej na *Vernon*. Proces przygotowań do powołania jednostki bojowej na-

brał tempa kiedy w czerwcu 1914 roku, wraz z pojawieniem się komandora Longmora i wprowadzeniem do służby wodnosamolotu Short 81, który można było już potraktować jako lotniczą platformę dla torped.

W toku działań wojennych użycie torped lotniczych nie było czymś często spotykanym. Nawet Brytyjczycy, którzy próby i eksperymenty rozpoczęli najszybciej, dopiero w czasie operacji w Dardanelach, zdecydowali się z pokładu transportowca wodnosamolotów *Ben-my-Chree* użyć efektywnie wodnosamolotów torpedowych do ataku na okręty tureckie. Okazało się, że nie tylko jest to możliwe, ale także daje szansę na odniesienie pełnego sukcesu.

W jakimś stopniu właśnie te doświadczenia spowodowały, że admirał D. Beatty uznał iż warto rozwinąć do pełnej koncepcji plan ataku na Wilhelmshaven, a zwłaszcza na niemiecką flotę schowaną głęboko w bazie. Był to w jakimś stopniu także efekt tego, że po bitwie jutlandzkiej aktywność niemieckiej floty spadła prawie do zera, a sam fakt pozostawiania jej w bazie stanowił permanentne zagrożenie i wymuszał na

stronie brytyjskiej utrzymywanie znacznych sił w Scapa Flow na wypadek, gdyby jednak strona niemiecka zdecydowała się wyjść w morze i podjąć próbę przełamania szlaków handlowych. Możliwość jej jednorazowego wyłączenia była perspektywą nader kuszącą.

Obrona baz marynarki wojennej od początku pierwszej wojny światowej, stanowiła dla strony niemieckiej ważny problem. Bardzo mocno zdano sobie z tego sprawę, zwłaszcza po ataku sił Harwich na wody Zatoki Helgolandzkiej w sierpniu 1914 roku. W jego wyniku udało się Brytyjczykom zdeorganizować na krótko niemieckie siły patrolowe i zadać im znaczące straty. Od tego momentu strona niemiecka bardzo starannie starała się zabezpieczać swoje bazy, wykorzystując do tego nie tylko okręty nawodne, ale także i okręty podwodne. Brytyjczycy w toku wojny odrzucili koncepcję wejścia do zatoki Jade okrętów podwodnych i próby ich ataku floty w Wilhelmshaven. Dopiero rozwój okrętów lotniczych w toku wojny, w tym pojawienie się pierwszych lotniskowców pokładowych stworzyło nową szansę.

W ramach przygotowanej koncepcji zakładano, że atak powinno wykonać jak najwięcej maszyn, w tym nie mniej niż 121 samolotów torpedowych z pokładów lotniskowców. Samoloty miały wyjść na pozycję do ataku o lub przed świtem, tak by uzyskać pełne zaskoczenie. Głównymi celami miały być oczywiście okręty liniowe, krążowniki liniowe, pływające doki, ale także mniejsze jednostki, w tym także lekkie krążowniki, torpedowce i okręty podwodne, zwłaszcza gdy atak na cele główne nie byłby już możliwy lub efektywny.

Atak miał być dobrze skoordynowany. Kolejne samoloty nadchodziły falami co kilka minut. Po zrzuceniu torped mogły podjąć się one obrony następnych samolotów w czasie ich ataku torpedowego. Bronić je miały przed wrogimi samolotami, a także ostrzałem artylerii przeciwlotniczej, atakując jej stanowiska. Miało to utrudnić jej ostrzał kolejnych samolotów podchodzących do ataków torpedowych.

Brytyjczycy proponowali różne rozwiązania podejścia do niemieckich baz. Jedną z rozpatrywanych koncepcji było skierowanie zespołu lotniskowców pod wybrzeże holenderskie, tak by samoloty torpedowe zaraz po starcie mogły iść przy wybrzeżu, a ich start możliwy był przy wykorzystaniu silnych wiatrów wschodnich i południowo-wschodnich. Zdawano sobie bowiem sprawę, że start maszyn obciążonych torpedami lotniczymi z krótkich pokładów pierwszych

lotniskowców nie będzie łatwy. Obok samolotów torpedowych, postanowiono także wykorzystać wodnosamoloty bombowe, które miały atakować doki, bazy paliwowe, magazyny a także okręty podwodne, które akurat znalazłyby się w bazie. Zadanie to zamierzano powierzyć łodziom latającym H12. Maszyny te po wykonaniu akcji miały także powrócić w rejon wybrzeży holenderskich, by odszukać tam czekające na nie niszczyciele, uzupełnić z nich paliwo i powrócić o własnych siłach do Wielkiej Brytanii.

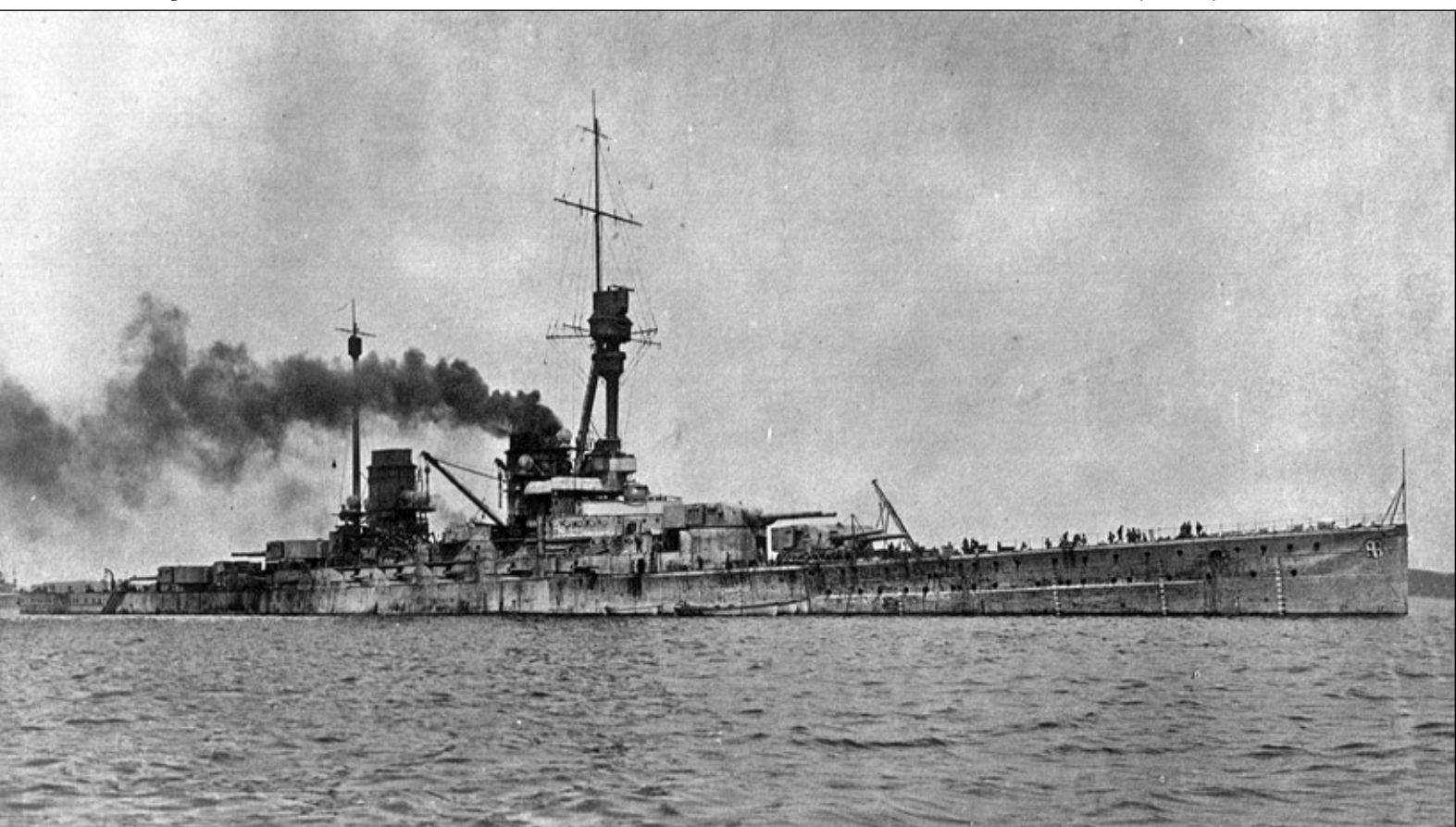
Brytyjczycy pragnęli jednym atakiem zlikwidować siły pełnomorskie Niemiec i w efekcie tego uzyskać absolutne panowanie na morzu i bezpieczeństwo dla swoich szlaków żeglugowych.

W sztabie Grand Fleet zastanawiano się nad wszelkimi możliwościami przygotowania takiej operacji. Za jeden z podstawowych warunków uznano szybkie wprowadzenie do służby lotniskowców pokładowych, nawet przebudowanych ze statków handlowych. Uznano, że takie jednostki powinny przenosić nie mniej niż 17 samolotów torpedowych. Oznaczało to konieczność wprowadzenia w krótkim terminie nie mniej niż 8 lotniskowców, by uzyskać siłę minimum 121 samolotów torpedowych na ich pokładach, pamiętając że muszą one pomieścić także samoloty myśliwskie, niezbędne dla osłony własnych jednostek.

Plan był więc bardzo trudny do wykonania i wymagał ogromnych sił i środków, a zwłaszcza zaangażowania najwyższych czynników w ramach Royal Navy. Admiral D. Beatty był jego dużym zwolennikiem, dlatego nakazał podjęcie natychmiastowego szkolenia załóg, oraz wdrożenia prac w celu uzyskania odpowiedniej liczby samolotów torpedowych i okrętów lotniczych, by sama operacja stała się możliwą do wykonania. Brytyjczycy podjęli także działania mające na celu rozpoznanie meteorologiczne. Z doświadczeń użycia lotnictwa morskiego w pierwszej wojnie światowej, doskonale zdawali sobie sprawę, z tego, że warunki hydrometeorologiczne mogą w poważnym stopniu wpłynąć na realizację założonych planów. Stąd uruchomienie specjalnej akcji, mającej na celu lepsze zorientowanie się w możliwym do wystąpienia zachmurzeniu, czy sile wiatru. Admiral D. Beatty uważał także, że właśnie ze względu na takie możliwe przeszkody nieodzownym powinno być wzmocnienie planowanych do użycia sił lotniczych o 25%. Podobnie za absolutnie konieczne uznał zaokrętownie na każdym lotniskowcu nie mniej niż dwóch samolotów myśliwskich, możliwie najnowszych typów, mogących spokojnie podjąć walkę z niemieckimi sterowcami, tak by nie dopuścić ich w pobliże własnej floty.

Przejmowanie odpowiednich statków handlowych, które można by było wy-

Ciężkie okręty niemieckie, jak widoczny na fotografii krążownik liniowy *Hindenburg*, miały być głównymi celami planowanego brytyjskiego ataku lotniczego.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



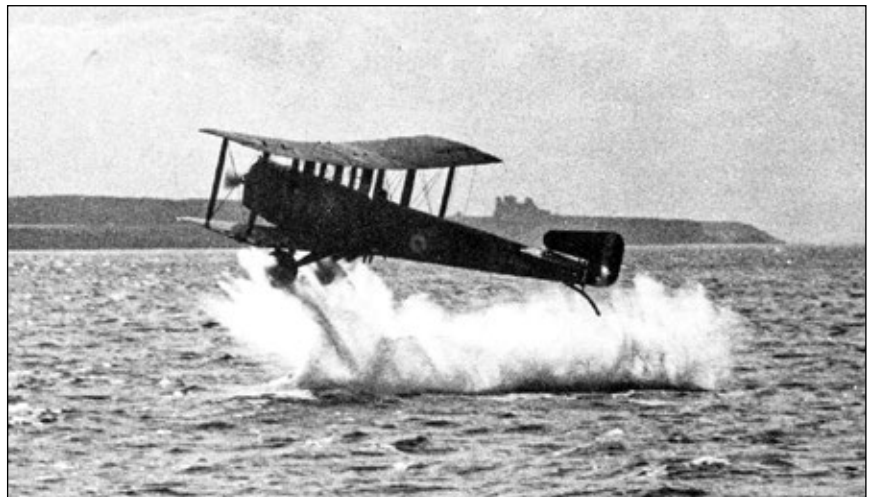
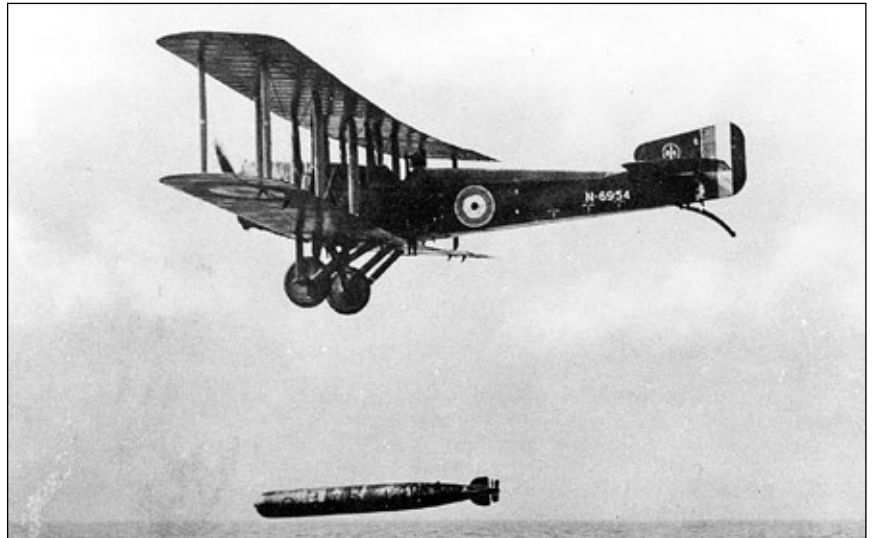
korzystać do konwersji na lotniskowce nie było proste, a jednocześnie dowództwo Grand Fleet domagało się jak najszybciej efektów w tej sprawie. Co prawda przebudowywane jednostki nie były przygotowane w żaden sposób na startcie z okrętami podwodnymi lub minami, to miały mieć hangar i ciągły pokład lotniczy. Brak jakichkolwiek elementów obrony bierniej skazywał je na rolę platform dla lotnictwa pokładowego, a nie pełnowartościowych okrętów bojowych. Rozważano nawet przejście dla potrzeb tego projektu krążowników pomocniczych, z których utworzono 10 Eskadrę Krążowników, a która działała w składzie Northern Patrol. Ostatecznie jednak ten projekt nie wyszedł poza sferę planów i nie zdecydowano się na jego realizację.

Całość przygotowań okryto najwyższym poziomem tajemnicy. Obawiano się, że strona niemiecka może wykryć trwające przygotowania, w efekcie wzmocnić swoje siły obronne, a nawet doprowadzić do uniemożliwienia całej operacji. Rozważano nawet dokonywanie konwersji odpowiednich statków na lotniskowce z dala od Wielkiej Brytanii, nawet w rejonie Zatoki Perskiej lub do Egiptu. Podobnie zgrywanie załóg samolotów torpedowych także rozważano przenieść na Morze Śródziemne.

Planowana operacja ataku na główną niemiecką bazę marynarki wojennej opierała się o kilka czynników podstawowych. Jednym z nich było wprowadzenie dostatecznie sprawnego samolotu torpedowego, zdolnego do wykonania postawionych przed nim zadań. Wybór Brytyjczyków padł na Sopwith T.1 nieoficjalnie nazywany „Cuckoo”, czyli „Kukułka”, trochę dla przywołania przypowieści o podrzucaniu kukułczego jajka do czyjegós gniazdka. Autorzy tej nieoficjalnej nazwy liczyli, że to będzie taka kukułka, podrzucająca doskonale torpedy do obcych baz. Samolot ten produkowany był w Yorkshire w firmie Blackburn. Uruchomieniu produkcji nowego samolotu torpedowego towarzyszyły szczególne środki bezpieczeństwa, by fakt jego wejścia do służby uszedł uwadze wrogiego wywiadu, a zarazem uczyniono wszystko by produkcja była intensywna i zabezpieczyła nie tylko siły potrzebne do ataku, ale także maszyny dla potrzeb treningowych. Nikt nie ukrywał, że zgrywanie załóg i szkolenie spowoduje straty w sprzęcie latającym i w efekcie samych samolotów potrzeba sporo więcej ponad te wymagane minimum 121 maszyn. W oczywisty sposób



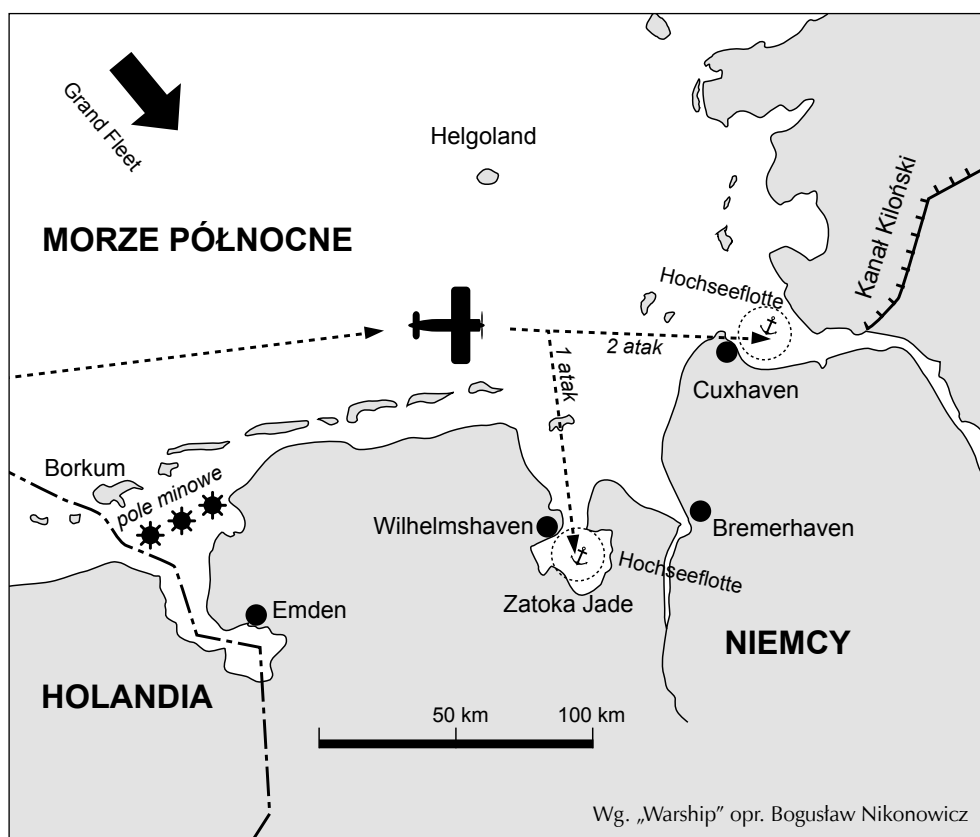
Trzy fotografie ze startu i zrzutu torpedy przez Sopwith T.1 „Cuckoo”. Fot. zbiory Seweryn Fleischer



przewidywano, że w toku ataku na Wilhelmshaven na pewno poniesione zostaną straty, które będą wymagały natychmiastowego uzupełnienia, zwłaszcza że brytyjska Admiralicja przewidywała, że planowany nalot ma być początkiem zakrojonej na większą skalę operacji uderzeń lotniczych skierowanych przeciwko niemieckiej żegludze handlowej. W efekcie tego atakowane miały być porty w Emden, Bremenhaven,

czy też barki kursujące na Łabie. Stro- na brytyjska liczyła, że wprowadzenie na dużą skalę nowoczesnego lotnictwa pokładowego o dużej sile uderzenia pozwoli całkowicie sparaliżować działania niemieckiej floty handlowej, a w efekcie przyczynić się do szybszego zakończenia działań wojennych.

Produkcja T.1 pełną parą ruszyła dopiero w październiku 1918 roku (zapoczątkowano ją w ogóle w maju, ale tyl-



ko w jednym zakładzie lotniczym) i od razu nowe maszyny zaczęto przekazywać do 201 Dywizjonu Torpedowego RNAS stacjonującego niedaleko Edynburga. Tam załogi natychmiast podjęły szkolenie, także w technice zrzuconych na wodach zatoki Firth of Forth. Następne maszyny trafiły do składu 185 Dywizjonu Torpedowego, który miał stacjonować na nowo wprowadzonym do służby lotniskowcu *Argus*. Ostatecznie w składzie okrętowej grupy lotniczej te samoloty torpedowe przebywały krótko, właściwie tylko do podpisania rozejmu w Compiègne. Wtedy samoloty T.1 zostały z *Argusa* zdjęte i skierowane do magazynów w Renfrew i Newcastle, gdzie miały one zostać zakonserwowane i przechowywane. Ostatecznie samolot wycofano z użytkowania w 1923 roku. Podobny los nie spotkał zaprojektowanych dla niego torped lotniczych. Te torpedy zaprojektowane przez służby techniczne Royal Navy, miały być nie tylko skuteczną bronią, ale pozwalającą na zwalczanie wszelkich jednostek pływających. Pozostały na uzbrojeniu zdecydowanie dłużej, niż samoloty dla których pierwotnie zostały one zaprojektowane.

Ostatecznie do realizacji planu uderzenia na Wilhelmshaven nie doszło, w jakimś stopniu także dlatego, że

pierwsza wojna światowa się skończyła. Warto więc zastanowić się czy taki atak miał szansę w 1918 roku powodzenia. Zaplanowane siły 121 maszyn, najprawdopodobniej użytych w jednej rozłożonej w czasie fali ataku mogło uzyskać wiele trafień. Jeśli porównamy te siły do użytych przez Brytyjczyków do nalotu na Tarent, to okaże się że mogło dojść do rzezi niemieckiej floty. Obrona przeciwlotnicza Wilhelmshaven była zbyt słaba by zatrzymać nalot brytyjskich sił, a dodatkowo nikt w tamtym czasie nie przewidywał takich operacji, więc nie specjalnie także szykował się do ich odparcia. W żadnym razie nauczka dla strony niemieckiej nie mogły być wcześniejsze operacje brytyjskie w Nordholz i Cuxhaven, zwłaszcza, że nie przyniosły żadnych wymiernych efektów, a strona niemiecka co prawda rozwijała własne okręty lotnicze, ale była dość odległa od podobnych planów ich ofensywnego wykorzystania. Nie ma żadnego dowodu, że w niemieckim dowództwie w ogóle rozważano w toku ostatnich lat pierwszej wojny światowej możliwość nalotu na jeden z portów przy wykorzystaniu lotnictwa zaokrętowanego. Jeśli więc nie rozważano takiej koncepcji, to nie można było liczyć, że rozwijano odpowiednie środki obronne. Biorąc to pod uwagę to trzeba przyznać, że 121 maszyn mo-

gło wywołać ogromne straty po stronie niemieckiej floty. Royal Navy w ostatnich miesiącach wojny była w stanie skompletować pierwszy zespół uderzeniowy lotniskowców w oparciu o *Argusa*, *Furiousa* i *Vindictive*, co pozwalało skierować do jednorazowego uderzenia 50 samolotów. Co prawda duża z nich część to lekkie myśliwce, ale dla jednorazowego wykorzystania mogły te okręty przyjąć większą liczbę samolotów torpedowych. To wskazuje, że plany powstające od września 1917 roku nie były całkowicie nierealne. Zwłaszcza, że 6 września 1919 roku w czasie manewrów Royal Navy postanowiono przeprowadzić symulowany atak torpedowy 11 maszyn typu T.1 na zespół wielkich okrętów brytyjskich, dokładnie na 2 Eskadrę Okrętów Li-

niowych, znajdującą się wtedy w bazie w Portland. Spośród tych 11 maszyn, osiem uzbrojono w torpedy ćwiczebne, a trzy w bomby. Atakowano dwoma zespołami by uzyskać większe szanse na trafienie okrętów, zwłaszcza, że oba zespoły miały podchodzić na innych parametrach, co mogło także dezorganizować obronę przeciwlotniczą. W efekcie tego ataku pierwsza grupa samolotów odnotowała trafienie pojedynczą torpedą okrętów liniowych *Barham*, *Malaya*, i *Implacable*, zaś druga grupa dwa trafienia na okręcie liniowym *Queen Elizabeth*. Dwie torpedy trafiły w dno. Oceniający ten atak dowódca Floty Atlantyku admirał Madden uznał, że obrona przeciwlotnicza nawet gdyby z wyprzedzeniem знаła moment ataku i była na niego przygotowana, nie byłaby w stanie zatrzymać samolotów torpedowych. Zauważył on ogromną efektywność takiego ataku, a także, że płytki port nie stanowił dla torped większego problemu. Manewry te uzmysłowiły Brytyjczykom siłę jaka może drzeć w lotniskowcach na przyszłość i nie bez powodu pierwsze plany ataku na Tarent powstały już w 1935 roku. Można więc szukać jakiejś wspólnej linii dla tych wszystkich wydarzeń.

Niedoszły atak na Wilhelmshaven z 1918 roku, plany ataku na Tarent z 1935 roku, atak na Tarent z 1940 roku

Dane taktyczno-techniczne samolotu torpedowego Sopwith T.1

Jednosilnikowy, dwupłatowy samolot torpedowy – mpokładowy i lądowy	
Wymiary:	długość – 8,79 m szerokość (rozpiętość płata) – 14,22 m skrzydła nieskładane wysokość – 3,35 m
Masa pustego samolotu	997 kg
Maksymalny ładunek przenoszony	1761 kg
Prędkość	150 km/h
Pułap	3660 m
Długość lotu na pełnym zbiorniku	4 godziny
Uzbrojenie	1 torpeda kalibru 460 mm i masie 499 kg 1 km Vickers z 150 nabojami w wersji bombowej przenosił dwie bomby po 250 kg każda

Dane taktyczno-techniczne techniczne lotniskowca „Argus”

Wyporność	14 450 t/15 775 t standardowa
Długość	172,2 m
Szerokość	20,73 m
Zanurzenie	6,4 m
Moc maszyn	21 376 KM
Napęd	2 zestawy turbin Parsons, 2 śruby, 12 kotłów
Prędkość	20,5 węzła
Zasięg	4370 Mm
Uzbrojenie	2 x 102 mm, 4 x 102 mm plot, 20 samolotów
Załoga	485 oficerów i marynarzy (później 760 oficerów i marynarzy)
Pokład lotniczy	140 x 25,9 m (od 1943 roku 167 x 25,9 m)
Stocznia	William Beadmore Clyde
Wodowanie	1914
Typ statku	transatlantycki statek pasażerski, eks „Conte Rosso”
Przebudowa	02.12.1917- 08.1918
Wprowadzenie do służby	16.09.1918

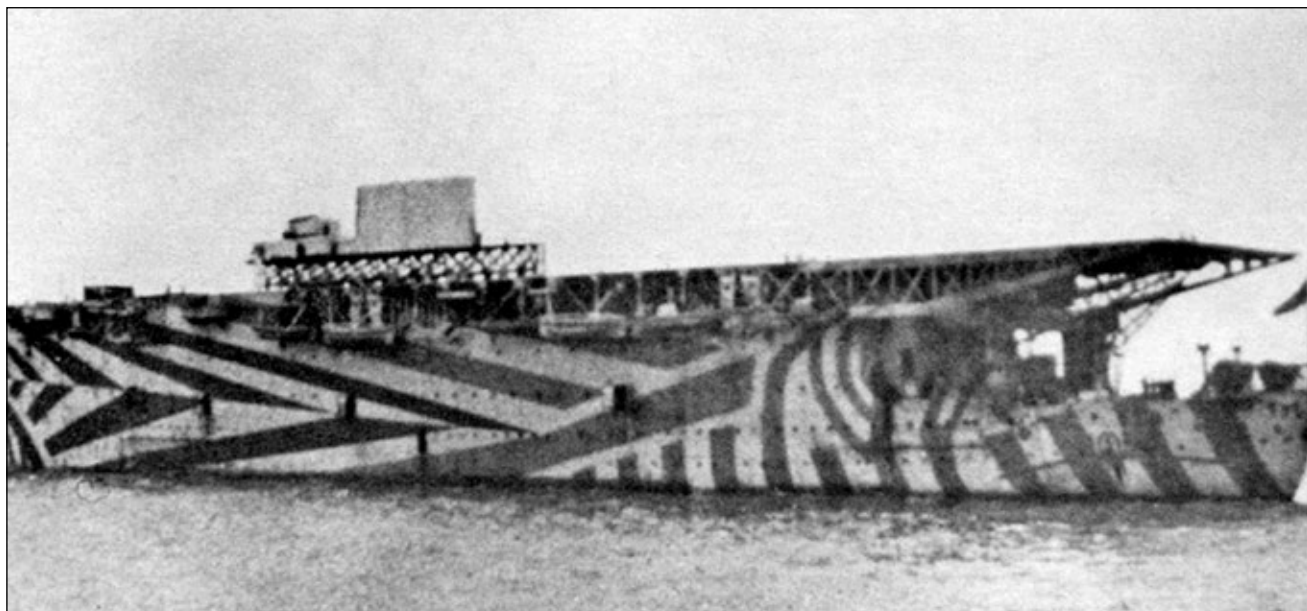
oraz nalot japoński na Pearl Harbour z 1941 roku to jednak pewna ciągła linia rozwojowa dla lotnictwa zaokrętowanego, jego możliwości i zadań jakie się mu stawiało.

Warto o tym pamiętać gdy z wypiekami na twarzy czytamy o japońskich pilotach w „Zero”, „Kate” i „Val” dokonujących rzezi amerykańskich okrętów w grudniu 1941 roku. ●

Bibliografia

1. Bałakin S.A., Morozow M.E., *Awianoscy Mira 1917-1939*, Moskwa 1999.
2. Docenko B.D., *Istoriya wojenno-morskogo iskusstva*, t.1, „Woruzhenije i Teoria”, Moskwa 2005.
3. Chandler David G., *Gallipoli 1915*, London 1991.
4. Franz Maciej, *Okręty lotnicze pierwszej wojny światowej (1910-1922)*, w druku.
5. Gozdawa-Golebiowski Jan, Wywerka-Prekurat Tadeusz, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.
6. Hobbs David, *The first Pearl Harbour: The attack by British torpedo planes on the German High Sea Fleet planned for 1918*, „Warship” 2007, s. 29-38.
7. Layman R.D., *Naval Aviation in the First World War: Its Impact and Influence*, 1996.
8. Lowry Thomas P., Wellham John W. G., *Atak na Tarent. preludium do Pearl Harbor*, Warszawa 2004.
9. McBride Keith, *Aircraft carriers HMS Argus*, b.m.w. brw.
10. Nykiel Piotr, *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Kraków-Międzyzdroje 2008.
11. *Pearl Harbor and Hawaii. A military history*, New York 1971.
12. Perepeczko Andrzej, *Atak na Tarent 1940*, Gdańsk 2009.

Główną rolę w planowanym ataku miał odegrać nowy brytyjski lotniskowiec *Argus*, tutaj widzimy go w Firth of Forth w październiku 1918 roku. Uwagę zwraca charakterystyczna wyspa okrętu. Fot. „Warship International”





Pierwsze jaskółki floty wersalskiej część III

Działania na Zachodzie w latach 1940-1942

Podbicie Francji pozwoliło niemieckiej flocie rozszerzyć swój teatr operacyjny daleko na zachód, jednak po stratach poniesionych w kampanii norweskiej liczne niszczyciele i torpedowce okazały się jedynymi dużymi okrętami zdolnymi do realizacji dyrektywy Führera o aktywizacji wojny morskiej przeciw Wielkiej Brytanii. Pierwszym przedsięwzięciem OKM stanowiącym realizację dyrektywy było stworzenie systemu pól minowych w południowo-zachodniej części Morza Północnego ochraniających morski szlak z Zatoki Helgolandzkiej do Kanalu La Manche. W początkach sierpnia 1940 r. 5 flotylla torpedowców KKpt. Henne skoncentrowana w Wilhelmshaven, otrzymała zadanie eskortowania stawiaczy min w czasie minowania południowo-zachodniej części Morza Północnego. Torpedowce uczestniczyły w stawianiu zapór „SW.1” (7-8 sierpnia), „SW.2” (14-15 sierpnia), „SW.3” (31 sierpnia- 2 września), „SW.0” (6-7 września), przy czym

same postawiły 1000 ochraniaczy pól minowych.

W końcu roku podstawowa działalność bojowa okrętów tej klasy w rejonie Kanalu La Manche polegała na eskortowaniu konwojów oraz stawianiu zapór minowych. W dniu 26 września *Iltis* został pechowo trafiony bombą, w rezultacie czego stracił 6 zabitych i 7 rannych. Uszkodzoną jednostkę trzeba było odprowadzić na remont do Cherbourg. W końcu września flotylla eskortowała stawiacze min w czasie przejścia z Cherbourg do Brestu, po czym działała we wschodniej części cieśnin. W nocy 1 października *Greif*, *Falke*, *Kondor* i *Seeadler* wystawiły zaporę minową „Werner” w rejonie Dover. W czasie powrotu z tej akcji miał miejsce wspomniany już wcześniej atak brytyjskiego okrętu podwodnego *Swordfish*. Wystrzelone torpedy przeszły obok *Kondora* i *Falke*, podjęte przez Niemców poszukiwania intruza nie przyniosły rezultatów.

Gdy zwiększył się czas ciemnej pory doby niemieckie dowództwo postanowiło wykorzystać „drapieżniki” przeciwko brytyjskiej żegludze przybrzeżnej na Kanale La Manche. Pierwsze wyjście przeprowadzone w nocy 9 października przez 6 torpedowców (4 wcześniej wymienione oraz *Jaguar* i *Wolf*) pod dowództwem KKpt. Henne, nie osiągnęło zamierzonego celu, jednak akcja przeprowadzona 3 dni później okazała się całkiem udana.

Późnym wieczorem 11 października *Greif* (lider) *Falke*, *Kondor*, *Seeadler* i *Wolf* wyszły z Cherbourg i z prędkością 21 węzłów skierowały się na północ. W odległości kilku mil od latarni morskiej St. Catherine (południowy kraniec wyspy Wight), Niemcy wykryli znajdujące się w dozorze uzbrojone trawlerzy *L'Istrac* (778 BRT) i *Warwick Deeping* (445 BRT). Torpedowce zwiększyły prędkość i o godz. 23:27 z odległości 20 kabli oddały pierwszą salwę. Dowódca *L'Istrac* uznał, że padł ofiarą ognia wła-

snych okrętów i nakazał zapalić światła oraz dać sygnał identyfikacyjny. Dzięki temu jego okręt stał się wspaniałym celem dla niemieckich artylerzystów. Kilka pocisków eksplodowało w kotłowni i trawler zaczął szybko tonąć. *Greif* odpalił torpedę po wybuchu której *L'Istrac* natychmiast poszedł na dno. Ocalałych członków załogi następnego dnia uratowały brytyjskie kutry.

Podobny los spotkał drugą jednostkę. Pierwszy pocisk który trafił *Warwick Deeping*, zniszczył jedyne działo kal. 102 mm, jednak przeznaczona dla niego torpeda przeszła pod stępką. Trawler zryzakując starał się odejść w stronę brzegu, jednak pociski padały jeden za drugim. Trafienia dosięgły sterówki i maszynowni, co spowodowało że załoga zaczęła opuszczać praktycznie stracony już dozorowiec. O godz. 23:58 *Kondor* dobił jednostkę torpedą. Zdziawiająco, ale na trawlerze nie było strat w ludziach, rankiem cała 22 osobowa załoga osiągnęła w szalupie brzeg.

Odgłosy starcia wywołały alarm na brzegu a dla wyjaśnienia sytuacji skierowano na miejsce *Ch-6* i *Ch-7* operujące pod banderą marynarki wojennej „Wolnej Francji”. O godz. 00:07 *Greif* wykrył przeciwnika i szybko rozstrzelał ogniem

artyleryjskim oba kutry, po czym podjął z wody 20 francuskich marynarzy.

Flotylla kontynuowała poszukiwania w kierunku zachodnim i o godz. 03:25 obserwatorzy *Greif* zauważyli idące w szyku torowym okręty. Były to brytyjskie niszczyciele *Jackal*, *Jupiter*, *Kelvin* i *Kipling* pod dowództwem Cpt. (kmdr) Luisa Mountbattena. Torpedowce znalazły się w trudnym położeniu bowiem przeciwnik dysponował przewagą prędkości i siły ognia. Brytyjczycy otwarli ogień jako pierwsi, Niemcy odpowiadali im salwami dział rufowych i manewrowali pod osłoną zasłony dymnej postawionej przez *Greif*, *Seeadler* i *Kondor*. To pomogło. Do godz. 04.00 rano brytyjskie okręty utraciły kontakt z nieprzyjacielem i przerwały pościg. Torpedowce zdołały bez przeszkód dotrzeć do Brestu.

Wspomniany rajd był największym sukcesem niemieckich torpedowców w działaniach przeciw żegludzie kabotażowej przeciwnika. Spotkanie z nieprzyjacielskimi niszczycielami uświadomiło ryzyko jakie napotykają niewielkie okręty działające u wrogich wybrzeży. Próby zastąpienia torpedowców niszczycielami (w dniach 17-18 października flotylla Henne zabezpieczała operacje zaczepną

w Zatoce Bristolskiej, zakończoną starciem z brytyjskimi okrętami) również nie przyniosły rezultatów. Udziałem „drapieżników” stały się znów operacje minowe. 29 października *Iltis* i *Jaguar* postawiły w rejonie Dover zapórę „Alfred”, 2 grudnia zapórę „Oskar”, a 3 grudnia w stawianiu zapory „Marianne” uczestniczyło 6 torpedowców. Ze zdarzeń tego okresu warto wspomnieć dzień 8 listopada, gdy *Kondor* został silnie uderzony w rufę przez *Falke* i na półtora miesiąca trzeba go było wycofać z linii.

W połowie grudnia flotylla, już pod dowództwem KptLt. Neussa została przebazowana do Rotterdamu i podporządkowana Dowódcy Stawiaczy Min „West” (FdM West). W dniach 21-22 grudnia *Greif*, *Seeadler* i *Falke* eskortowały stawiacze min *Roland*, *Cobra*, *Kaiser* i *Skagerrak* w czasie stawiania zapory „SW.a Wagner” w rejonie wybrzeża belgijskiego, a 23-24 stycznia grupa ta uczestniczyła w stawianiu zapory „SW.b Wagner”. Eskortę stanowił niszczyciel *Richard Beitzen* oraz torpedowce *Iltis* i *Seeadler* (w każdej operacji torpedowce stawiały po 200 ochraniaczy pól minowych).

W międzyczasie, w nocy 8 stycznia *Kondor* i *Wolf* ponownie wyszły w morze by postawić zapórę „Renate” u ujścia Tamizy. W drodze powrotnej *Wolf* wszedł na minę postawioną przez brytyjskie kutry dozorowe typu *ML* i o godz. 11:50 zatonał na północ od Dunkierki. Zginęło 45 ludzi, w tym Olt. (por.) Peters – pierwszy d-ca torpedowca który poległ w tej wojnie.

W połowie stycznia 1941 r. torpedowce ponownie skierowano do portów Zachodniej Francji. Jako pierwsze przeszły *Greif* i *Jaguar*, za nimi *Iltis* i *Seeadler* a jako ostatni *Kondor*, jednak właśnie ten okręt wraz z *Seeadler* oraz niszczycielem *Richard Beitzen* 1 lutego wyprowadził na ocean ciężki krążownik *Admiral Hipper*. W tym czasie *Falke* operował w oderwaniu od sił głównych podporządkowany grupie morskiej „Nord”.

Natężona służba i brak przez długi czas właściwej obsługi technicznej wpłynęły na gotowość bo-

Leopard na początku działań wojennych (malowanie charakterystyczne dla okresu przedwojennego) wychodzący z Wilhelmshaven. Dobrze widoczne rufowe działo kal. 127 mm C/34, zrzutnie bomb głębinowych i wrzecionowate pływakier kierunkowe (nm. Otter = pol. „wydra”) sprzętu do trałowania.

Fot. zbioru Siegfried Breyer



jową torpedowców. W dniu 10 lutego *Greif*, *Seeadler* i *Kondor* zostały odstawione do remontu w holenderskiej stoczni w Rotterdamie. Po 3 dniach dołączył do nich *Falke*. Spadek liczby jednostek w gotowości bojowej spowodował, że 16 lutego została rozformowana 6 flotylla a wszystkie ocalałe torpedowce starszych typów skupiono w 5 flotylli, którą dowodził KKpt. Marks, którego z dniem 31 marca zmienił KKpt. Moritz Schmidt.

Pozostające w Brescie *Iltis* i *Jaguar* przyjmowały powracający z Atlantyku okręt *Admiral Hipper* (13-14 luty) oraz *Scharnhorst* i *Gneisenau* (22 marca). W międzyczasie uczestniczyły w ostatniej w tym okresie aktywnej operacji minowej, stawiając na wschód od Eastborne zapory „Augsburg A” (25-26 lutego) i „Augsburg B” (5/6 marca). W dniu 23 marca oba torpedowce opuściły Cherbourg i szybko pokonując Cieśninę Dover skierowały się na północ. Z powodu gwałtownego pogorszenia pogody doszło jednak do awarii. W rejonie Egersund okręty wpadły w silny sztorm, w którym *Jaguar* utracił ster. Z pomocą *Iltis* i wezwanego holownika *Seefalke* udało się doprowadzić torpedowca do Stavanger, skąd po prowizorycznej naprawie skierowano okręt do stoczni w Rotterdamie. Jedyne pozostające w służbie *Iltis* uczestniczył w osłanianiu powracającego z oceanicznego rejsu okrętu *Admiral Scheer*, jednak z dniem

11 kwietnia i on został odstawiony do remontu na przedmieściu Rotterdamu – Schiedam.

W miesiącach maj-czerwiec 1941 r. torpedowce ukończyły remont, po czym zmieniły swą dotychczasową aktywność na eskortowanie statków między Kilonią a południową Norwegią. *Falke* 7 lipca odprowadzał do Horten krążownik *Nürnberg* a następnie w kierunku odwrotnym krążowniki *Leipzig* i *Emden*. 10 sierpnia torpedowiec wraz z *Jaguarem* zabezpieczał powrót *Nürnberg* do Niemiec. Z dniem 25 sierpnia flotyllę podporządkowano dowództwu grupy „Nord”, która zadecydowała o jej czasowym rozwiązaniu. *Greif*, *Falke* i *Iltis* zostały poławiaczami torped 24 (szkolnej) flotylli okrętów podwodnych w Trondheim a pozostałe okrętami szkolnymi na których oficerowie-podwodnicy zgłębiali tajemnicę ataków torpedowych. W tym okresie torpedowce utraciły wielu marynarzy ze swojej doświadczonej kadry, przerzucono ich głównie na okręty operacyjne, w pierwszym rzędzie „U-booty” *Dönitz*a.

Niestety oddalenie od rejonów działań bojowych nie uchroniło torpedowców przed nowymi stratami. W dniu 12 września *Greif* wszedł na mieliżnę w Trondheimfjord i został poważnie uszkodzony. Jednostkę odholowano do Świnoujścia a następnie do Królewca, gdzie w stoczni Schichau przeprowadzono remont, który trwał do listopada

1942 r. Następnie stocznie odwiedziły również *Seeadler* i *Kondor*.

W końcu roku OKM zmieniło swoją opinię w kwestii dalszej służby „drapieżników”. Z uwagi na fakt, że wejście do służby torpedowców floty typu 39 opóźniało się, a potrzeby w zakresie niewielkich, dobrze uzbrojonych okrętów do działań na Kanale La Manche i Biskajach stale wzrastały, w styczniu 1942 ponownie zmobilizowano 5 flotyllę w składzie 5 torpedowców. Jednostki wróciły do swej strefy operacyjnej aby wziąć udział w zamierzonym przetrzucie przez Kanał La Manche okrętów liniowych *Scharnhorst* i *Gneisenau* oraz krążownika ciężkiego *Prinz Eugen* (operacja „Cerberus”).

Po wyjściu z Dunkierki *Seeadler*, *Falke*, *Kondor*, *Iltis* i *Jaguar* w dniu 12 lutego o godz. 13:20 przyłączyły się do eskadry w rejonie Griz Nez. Torpedowce zajęły pozycję na zewnętrznym obwodzie ugrupowania ochraniającego okręty liniowe. W czasie odpierania ataków brytyjskich samolotów i kutrów torpedowych, jednostki prowadziły intensywny ogień artyleryjski, jednak z uwagi na silne kołysanie jego efektywność nie była zapewne wysoka. Wyjątkiem stał się jeden epizod. Około godz. 14:40 grupę okrętów eskorty atakował dywizjon myśliwsko-bombowych samolotów typu „Hurricane”. Jedna z bomb eksplodowała przy burcie *Jaguara* raniąc poważnie 3, a lekko dalszych 9 członków załogi. Mniej więcej o tym czasie uszkodzenia od bliskiej eksplozji odniósł również *T 13*, lecz Brytyjczycy za sukces zapłacili utratą 4 samolotów.

Remont uszkodzonego *Jaguara* w stoczni w Rotterdamie zajął raptem kilka dni. Już 21-23 lutego okręt wraz z *Iltis* uczestniczył w zabezpieczeniu przejścia do Norwegii ciężkich krążowników *Admiral Scheer* i *Prinz Eugen* (ten ostatni 23 lutego został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny *Trident*), po czym cała flotyllę skoncentrowano w Rotterdamie by mogła wziąć udział w nowym etapie walk na Kanale La Manche. Sytuacja uległa poważnej zmianie. Jak pisze S. Roskill, dla Royal Navy „wiosna 1942 roku charakteryzowała się przejściem od działań obronnych... do ofensywnych w strefie żeglugi przybrzeżnej przeciwnika”. Załogi torpedowców od razu poczuły to „na własnej skórze”: siły brytyjskie znacznie wzrosły i każde przeprowadzanie dużej jednostki wiązało się z poważnym ryzykiem i stratami.

Pomimo ograniczeń konstrukcyjnych jednostki typu „drapieżniki” okazały się być – pomimo przebytych po oddaniu ich do służby „chorób” typowych dla tzw. „wieku dziecięcego” (związanych głównie z niedostateczną stabilnością) – okrętami niezwykle odpornymi i o dużym stopniu niezawodności. W czasie działań wojennych operowały głównie na wodach Kanału La Manche, gdzie się przysłużyły w prowadzonej u jego wybrzeży tzw. „małej wojnie”. Dotyczyło to również operacji minowania, do których były używane. Każdy torpedowiec mógł zabierać do 30 min. Na widocznym zdjęciu jeden z torpedowców wychodzący z portu francuskiego. Pośrodku stanowisko pojedynczego działka plot. kal 20 mm C/30 z hełmami obsługi, które weszły na wyposażenie na przełomie lat 1941/42, kiedy zagrożenie atakami przez lotnictwo nieprzyjacielskie stało się co raz większe.

Fot. zbiory Siegfried Breyer





Torpedowiec *Möwe* sfotografowany w trakcie eskorty jednego z konwojów u wybrzeży norweskich w roku 1942.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

Kolejna duża operacja była związana z eskortowaniem pokonującego Kanał krążownika pomocniczego *Michel* (KptzS Helmuth von Ruckteschell). 13 marca krążownik wyszedł z Rotterdamu eskortowany przez torpedowce 5 flotylli oraz 9 „Raumbootów”. Następnego dnia około 04:00 niemieckie okręty zostały zaatakowane w rejonie Boulogne przez kutry torpedowe brytyjskiej 15 flotylli. Torpedowce zdołały odprzeć atak uszkadzając 3 z nich. O godz. 06:30 gdy niemiecki zespół znajdował się w pobliżu ujścia Sommy, kutry zaatakowały ponownie i znów zostały odparte. Trzeci atak nastąpił już o świcie, co pozwoliło również wykorzystać artylerię nadbrzeżną do odpierania niebezpiecznych „moskitów”. Na miejsce starcia zaczęły podchodzić również większe okręty przeciwnika⁹, jednak pojedynek ogniowy został rozstrzygnięty na korzyść Niemców którzy bez strat własnych uszkodzili brytyjskie niszczyciele *Windsor* i *Fernie*. 14 marca rajder dotarł do Hawru, 15-go do St. Malo, 17-go do La Pallice, skąd 20 marca wyszedł na Atlantyk.

Flotylla zaczęła bazować w St. Nazaire, gdzie wkrótce doszło do dramatycznych wydarzeń. W dniu 27 marca patrolujący w odległości 200 Mm za zachód okręt podwodny *U 593* zameldował o pojawieniu się na Biskajach zespołu lekkich sił nieprzyjaciela. Wczorazem KKpt. Schmidt wyprowadził

swoje okręty w morze na poszukiwanie przeciwnika. Brak nowoczesnych środków radiolokacyjnych nie pozwolił Niemcom na wykrycie brytyjskiego zespołu z którym minął się na kursie spotkaniowym. Torpedowce znajdowały się w morzu gdy o godz. 02:40 dotarł z lądu meldunek, że nieprzyjaciel atakuje port. Choć flotylla ruszyła pełną mocą maszyn, minęło ładnych parę godzin nim dostrzeżono w mgłę przedświt Brytyjczyków w odległości 30 Mm od portu. Około godz. 07:30 doszło do krótkiej wymiany ognia między 5 niemieckimi okrętami a niszczycielem *Tynedale*. Później już w czasie pościgu za odchodzącym nieprzyjacielem, *Jaguar* wykrył kuter dozorowy *ML-306*, który po krótkim, ale zaciętym boju poddał się (został następnie wcielony do Krigsmarine pod numerem *RA-9*). Rezultatem rajdu któremu niemieckie torpedowce nie były w stanie zapobiec było zniszczenie ważnego suchego doku, jedyne na atlantyckim wybrzeżu Francji zdolnego do obsługi okrętu liniowego *Tirpitz*. Tym samym Brytyjczycy w pełni zrealizowali swoje zadanie.

Kwiecień i początek maja flotylla spędziła na Biskajach. Nowy rozkaz z 8 marca nakazywał natychmiastowe opuszczenie Brestu i przejście do Hoox-van-Holland, gdzie *Jaguar* pozostał w remoncie stoczniowym a czwórka 12 maja dołączyła do eskorty przebijające-

go się na ocean krążownika pomocniczego *Stier* (FKpt. Horst Gerlach).

Silny zespół eskortujący rajdera składał się, poza torpedowcami, z 10 trałowców 2 i 8 flotylli oraz 6 „Raumbootów”. Szyk marszowy zespołu podzielony był na 3 grupy. Jako pierwsze szły klinem „Raumbooty” a za nimi w identycznym szyku trałowce. Procesję zamykał *Stier* otoczony gęstym „wianuszkciem” torpedowców. *Seeadler* szedł przed rajderem, *Falke* za jego rufą a *Kondor* i *Iltis* znajdowały się po lewej i prawej burcie. Ukrycie przemarszu tak dużego zespołu przez wąski przesmyk Pas de Calais było niemożliwe. Początkowo niemieckie okręty zostały ostrzelane przez baterie nadbrzeżne Dover które nie uzyskały jednak żadnych trafień, zaś rankiem 13 maja w rejonie między Griz Nez a Boulogne do akcji weszły brytyjskie kutry torpedowe.

Brytyjczycy atakowali od strony brzegu wykorzystując element zaskoczenia. Słyszając ryk silników *Stier* wystrzelił pociski oświetlające. Pierwsza salwa *Seeadler* nakryła *MTB-220*, stanął w płomieniach a następnie zatonął. W świetle pożaru obserwatorzy *Kondora* zauważyli torpedę która przeszła przed dziobem i podążyła w kierunku *Iltisa*. Na tym torpedowcu dostrzeżono ją zbyt późno

9. Ze strony brytyjskiej w starciu uczestniczyły 2 stare niszczyciele (zmodernizowane wg programu „WAIR”), 3 niszczyciele eskortowe, 5 torpedowych i 3 kutry artyleryjskie.



Flotylla torpedowców na wodach francuskich. Na czele niszczyciel typu *Leberecht Maass*.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski

i wydana przez d-cę KptLt Jacobsena komenda „*Obie maszyny – pełna wstecz*” nie zapobiegła już trafieniu. O godz. 04:04 doszło do eksplozji za dziobowym kominem która dosłownie rozerwała okręt na dwoje. Część dziobowa położyła się na prawą burtę i szybko poszła pod wodę, natomiast rufowa utrzymywała się na powierzchni niewiele dłużej. Brytyjczycy zwycięstwo zapisali na konto *MTB-221*. Pięć minut później torpeda z *MTB-219* dosięgła *Seeadlera*. Wybuch nastąpił w rejonie śródkręcia. D-ca okrętu KptLt. Strecker został wyrzucony za burtę falą uderzeniową i już z wody obserwował jak jego torpedowiec zламаł się i zatonął. Miało to miejsce w odległości 9 Mm na północny zachód od Griz Nez.

Do akcji ratowniczej niemieckie „*schnellbooty*” przystąpiły dopiero po 2 godzinach, trudno więc dziwić się, że przyniosła ona niewielkie rezultaty. Z wody podniesiono raptem 33 ludzi. Straty na obu okrętach były bardzo poważne: na *Iltis* zginęło 115 ludzi (w tym Jacobsen) a na *Seeadler* dalszych 85. Mimo tych wydarzeń *Stier* zdołał z powodzeniem sforsować Kanał La Manche i 18 maja osiągnąć ujście Gironde, by nazajutrz wyjść na ocean.

Krótsze letnie noce zmusiły Niemców do zmiany systemu organizacji

przerzutu jednostek na metodę „przeciekania”. Konwoje dokonywały krótkich przeskoków z portu do portu pod osłoną nocy lub mgły, jedynie najważniejsze z nich mogły dokonywać bezpośrednich przejść, jednak pod bardzo silną eskortą.

W nocy 19 czerwca *Kondor* i *Falke* ochraniały 2 statki w czasie ich przejścia przez Kanał La Manche. Do kolejnego starcia z Brytyjczykami doszło około 11 Mm na wschód od St. Vaast-la-Hougue (49°35'11"N/1°6'6"W). Tym razem przeciwnikami niemieckich marynarzy był brytyjski niszczyciel eskortowy *Albrighton* i kanonierki torpedowe *SGB-6*, *SGB-7*, *SGB-8* – jednostki większe, jednak wolniejsze od kutrów torpedowych. W trakcie krótkiego starcia torpedy z *SGB-7* posłały na dno belgijski statek *Turquoise* (278 BRT), jednak sama kanonierka dostała się pod ogień dział kal. 105 mm niemieckich okrętów i została zatopiona.

Po tych wydarzeniach *Kondor* i *Falke* odeszły na remont do Wilhelmshaven.

Kłęska na Zachodzie (1943-1944)

Remont *Kondora* i *Falke* ukończono sierpniu, jednak kolejne dwa miesiące zajęło szkolenie załóg na Bałtyku i okręty powróciły do Francji dopiero w końcu października 1942 r. Wraz z najnowszymi

mi *T 22* i *T 23* (typ *Elbing*) uczestniczyły one w dniach 29-30 listopada w zabezpieczeniu wyjścia z Bordeaux włoskiego łamacza blokady *Cortellazzo* kierującego się na Daleki Wschód. W Zatoce Biskajskiej eskorta zawróciła, zaś sam statek został wykryty przez brytyjską łódź latającą typu „*Sunderland*” i dobie później został zatopiony przez niszczyciele.

30 marca 1943 *Kondor* (KptLt. Peter-Pirkam) spotkał włoski łamacz blokady *Pietro Orseolo*, uszkodzony na Biskajach torpedą amerykańskiego okrętu podwodnego *Shad*, a 9 kwietnia wyszedł w morze w eskorcie innej włoskiej jednostki *Himalaya*. W tym przypadku zespół został od razu wykryty przez nieprzyjacielskie rozpoznawanie lotnicze i otrzymał rozkaz powrotu. W drodze powrotnej zespół odparł atak lotnictwa bombowego i torpedowego zestrzelując 5 samolotów. *Himalaya* dotarła szczęśliwie do Gironde, jednak o dalszym wysyłaniu łamaczy blokad można było już zapomnieć...

W tym czasie *Jaguar* (KptLt. Strecker) którego remont ukończono również w sierpniu 1942, został przydzielony do składu okrętów Szkoły Artylerii Morskiej. W dniu 18 listopada torpedowiec zderzył się w rejonie Kilonii z rybackim trawlerem *Steege*. W rezultacie została uszkodzona kabina radiowa, zgi-

nał 1 a rany odniosło 2 członków załogi. Remont uszkodzeń zakończono 22 lutego 1943 r., po czym *Jaguar* wraz z *Greif* i *Möwe* (które również niedawno ukończyły długotrwałe remonty) został podporządkowany dowództwu grupy morskiej „Nord”.

W dniu 6 marca rozpoczęła się operacja pod kryptonimem „Paderborn”. Pod tym kryptonimem kryło się przejście do północnej Norwegii okrętu liniowego *Scharnhorst*. Torpedowce *Greif*, *Jaguar*, *T 16*, *T 20* i *T 21* eskortowały okręt na trasie z Gdyni do Trondheim, skąd w dalszą drogę wyszły już w towarzystwie niszczycieli. Przejście odbywało się w warunkach silnego sztormu, który wyrządził niewielkie szkody na wszystkich jednostkach. Tym nie mniej już 11-12 marca *Greif* i *Jaguar* wraz z niszczycielami *Paul Jacobi* i *Karl Galster* eskortowały okręt liniowy *Tirpitz* w czasie przejścia z Trondheim do Narviku, gdzie pozostały przez ponad miesiąc. Torpedowce opuściły północną Norwegię w składzie eskorty kierującego się na remont do Niemiec lekkiego krążowni-

ka *Nürnberg* (w przejściu uczestniczył również niszczyciel *Richard Beitzel*). Zespół wyszedł 27 kwietnia z Harstad, na dobę zatrzymał się w Trondheim by 4 maja osiągnąć Kilonię.

Ledwie zdążono pobrać paliwo, a jeszcze tego samego wieczoru *Greif* i *Jaguar* do których dołączył *Möwe*, przystąpiły do ochrony stawiaczy min *Brummer* i *Ostmark*, które stawiały zaporę „Samuel” na linii „Westwall”. Dzień odpoczynku i ponowne wyjście w morze dla ochrony stawianych zapór minowych (zaporą 14a „Quersprung”, 6-7 maja). Była to ostatnia operacja przeprowadzona przez torpedowce typu 23/24 na tym teatrze wojennym. 12 maja *Greif*, *Jaguar* i *Möwe* otrzymały rozkaz przebazowania się do Francji.

W początkach czerwca 5 flotylla była w pełnym składzie i z nowym dowódcą KKpt. Rudolfem Koppenhagen. W tym okresie punktami jej bazowania stały się Dunkierka, Hawr, Cherbourg i St. Malo. W ciągu 3 nocy *Möwe*, *Falke*, *Greif*, *Kondor* oraz przydzielony *T 22*

wystawiły w rejonie Cherbourg obronne zapory minowe „Eiche”, „Birke” i „Ulme”. Po kilku dniach flotylla przeszła do La Pallice gdzie była wykorzystywana do wyprowadzania okrętów podwodnych na Zatokę Biskajską. Do tego czasu alianckie lotnictwo uczyniło przejście „U-bootów” z baz na francuskim wybrzeżu i odwrotnie, bardzo skomplikowaną operacją która dla swego powodzenia wymagała zaangażowania również okrętów nawodnych obrony plot. Jednostki 5 flotylli wykonywały to zadanie przez 2 miesiące, przy czym żaden z ochranianych przez nie okrętów podwodnych nie został zatopiony. Tym nie mniej jednak uzbrojenie plot. przedwojennych torpedowców zostało uznane za zbyt słabe, wobec czego 30 sierpnia 5 flotylla rozpoczęła przejście na Kanał La Manche, które zakłóciła kolizja *Jaguara* z idącym w szyku „Schnellbootem”. Uszkodzenia torpedowca okazały się poważne a remont w skromnych możliwościach francuskich baz ciągnął się prawie 9 miesięcy.

Jeden z torpedowców na wodach Kanału La Manche. Na pierwszym planie kuter trałowy typu „Raumboot”, w oddali torpedowiec typu *T 1*.

Fot. zbiory Jarosław Malinowski



Na swym zwyczajnym teatrze działań „drapieżniki” tak jak poprzednio wykorzystywano do ochrony żegluga. W szczególności cel ten flotylla realizowała stawiając zapory minowe. 3-5 września *Möwe*, *Kondor*, *T 19*, *T 25* i *T 27* postawiły zapory „Tauben” i „Rebhuhn” a w nocy 30 września *Greif*, *Kondor*, *T 19*, *T 26* i *T 27* zapórę „Talsöhle”. Generalnie sytuacja we wschodniej części Kanału La Manche była spokojniejsza niż w zachodniej, gdzie w końcu roku 1943 doszło do kilku spektakularnych starć między niemieckimi a angielskimi okrętami.

Z początkiem roku 1944 dowództwo grupy morskiej „West” postanowiło wystawić serię zapór minowych na podejściach do ważniejszych portów północnej Francji. W celu wykonania tego zadania w nocy 28 stycznia *T 22*, *T 23*, *Möwe* i *Greif* przebazowano do Hawru. Przez następne 3 kolejne noce torpedowce wychodziły w morze z minami na pokładzie. Po wykonaniu tego zadania 5 flotyllę skoncentrowano w Cherbourgu.

W dniach 21-24 lutego *Jaguar* uczestniczył w eskortowaniu statku *Hecht* z Brestu do Cherbourga. 26 i 27 lutego torpedowce wykonały dwa zadania polegające na stawianiu zapór minowych. W dniach 16-20 marca zespół składający się z niszczycieli *Z 23*, *ZH 1* oraz torpedowców *T 27*, *T 29*, *Greif* i *Möwe* parokrotnie wychodził w morze realizując zadania eskortowe, po czym wszystkie torpedowce przeszły do Hawru dokąd dostarczono dużą partię min.

W nocy 22 marca *T 29*, *T 27*, *Möwe*, *Greif*, *Jaguar* i *Kondor* dwukrotnie wychodziły w morze stawiając zapórę minową między Hawrem a Fecamp. Zabezpieczenie operacji stanowiły „Schnellbooty” 5 i 9 flotylli. Kolejne 2 wyjścia przeprowadzono w nocy 25 i 26 marca, gdy stawiono zapórę w rejonie Barfleur. Przy okazji doszło do starcia z brytyjskimi kutrami torpedowymi. W końcu w nocy 28 marca torpedowce wystawiły 360 ochraniających pół minowych typu „RB”, po czym przeszły do Brestu z dziennym postojem w Cherbourgu.

Jednostki stacjonowały tam 3 tygodnie, po czym 17-19 kwietnia flotylla dowodzona przez KKpt. Hoffmana powróciła do Cherbourga ochraniając przy okazji konwoj. W nocy z 21/22 kwietnia *Kondor*, *Greif* i *Möwe* postawiły 145 ochraniających pół minowych u północnych wybrzeży półwyspu Cotentin. Bardziej dramatyczne wydarzenia rozegrały się jednak dwa dni później.

W nocy 24 kwietnia Brytyjczycy skierowali w rejon Cherbourga 55 flotyllę kutrów torpedowych pod dowództwem Lt.Cdr. (kmr ppor.) Bradforda. Zespół składał się z 3 kutrów typu *Fairmile-D* – *MTB-617*, *MTB-632* i *MTB-671*. Po dojeździe w rejon przylądka Barfleur kutry leżały w dryf w oczekiwaniu na pojawienie się celów. Zespół brytyjski został wykryty przez niemiecką stację radiolokacyjną i znajdujące się w Cherbourgu torpedowce otrzymały rozkaz zaatakowania nieprzyjaciela. Około godz. 01:00 *Kondor*, *Greif* i *Möwe* wyszły z portu w otoczeniu grupy „Raumbootów”. O godz. 03:46 Brytyjczycy zauważyli Niemców na swych radarach i ruszyli do ataku odpalając po 2 torpedy każdy. L. Reynolds tak opisuje wydarzenia owej nocy:

„Oczekiwanie wydawało się nieskończonym, torpedowce przechodziły obok, jednak gdy tylko Bradford podniósł sygnał „Flaga 4” (Atakować torpedami), trzy cele skierowały się prosto na „pieski”¹⁰, a na niebie rozewiał się pocisk oświetlający, za którym nastąpił prawdziwy szkwiał ognio- wy z dziobowych dział torpedowców. Kutry starały się odejść najszybciej jak to tylko możliwe, ostrzeliwując się, stawiając zasłonę dymną i zrzucając bomby głębinowe na drodze zbliżających się nieprzyjacielskich okrętów. Nieoczekiwanie przeciwnik został uszkodzony a na jednym z celów zauważono pożar. Ostatni kuter w szyku – *MTB-671* (d-ca Larry Toogood) – został trafiony w pomost a następnie pocisk większego kalibru eksplodował w przedziale siłowni. Bradford usłyszał wybuch i zauważył, że 671 zatrzymał się. Rozpaczliwie próbował pomóc, rozkazał nawet przerwać zrzuć bomb głębinowych, choć powodowało to, że pozostałe 2 jednostki stały się doskonałymi celami dla nieprzyjacielskich pocisków. Gdy jednak jeden z torpedowców wszedł między niego a pływający *MTB-671*, stało się jasne, że nie ma żadnych szans na udzielenie pomocy. Bradford miał jedynie nadzieję, że Niemcy podejmą z wody ocalałych rozbitków. Ku zdziwieniu Bradforda bomby głębinowe zrobiły swoje – „drapieżniki” jeden za drugim przerwały pościg i skierowały się w stronę Cherbourga, przy czym jeden z nich z mocno obniżoną prędkością”.

Wkrótce na *MTB-671* eksplodowała benzyna i kuter zatonął. Uszkodzone *MTB-617* i *MTB-632* powróciły do Portsmouth. Na miejsce starcia skierowano brytyjski niszczyciel i fregatę, jednak zdołały one uratować jedynie 2 rozbitków z zatopionego kutra torpedowego. Można tylko dodać, że rezygnując z dal-

szego pościgu, Niemcy stracili szanse na całkowite zniszczenie zespołu przeciwnika, bowiem „Fairmile” ustępowały im nie tylko pod względem uzbrojenia ale i prędkości.

W nocy z 26/27 kwietnia 1944 r. flotylla KKpt. Hoffmana przeprowadziła kolejną operację minową, stawiając w rejonie Cherbourg 108 min lotniczych typu LMB. Miny u francuskich wybrzeży stawiali nie tylko Niemcy. W okresie między 17 kwietnia a 5 czerwca w ramach przygotowania operacji „Overlord”, samoloty RAF zrzucały 4000 min dennych na trasach niemieckiej żeglugi przybrzeżnej, dalszych 1000 wystawiły stawiacze min *Apollo*, *Plotter* oraz liczne kutry. Ich ofiarami padło około 100 statków i okrętów. Nie uniknęły strat również i torpedowce. Wracając ze wspomnianej akcji stawiania min *Kondor* poderwał się na minie magnetycznej. Na szczęście do wybuchu doszło w pewnej odległości od okrętu i uszkodzenia nie były zbyt poważne. Gdy jednostka znajdowała się w remoncie, *Möwe* i *Greif* trzykrotnie wychodziły w morze. 30 kwietnia postawiły zapórę „Blitz-38” i „Blitz-38A” a następnego dnia „Blitz-39”. Zapory te składały się łącznie z 260 min typu LMB.

23 maja z Brestu do Cherbourga dotarł po zakończeniu bieżącego remontu *Jaguar*, a wieczorem flotylla otrzymała rozkaz przebazowania się do Hawru. To przejście kosztowało Niemców od razu utratę 2 torpedowców.

Kondor, *Greif*, *Möwe*, *Falke* i *Jaguar* wyszły w morze w towarzystwie trałowców 6 flotylli. W zatoce Seine zespół został zaatakowany przez pojedynczy samolot „Albacore” z 415 Sqn FAA. Samolot nadleciał od strony brzegu obierając sobie za cel *Greif*. O godz. 02:52 torpedowiec został trafiony 2 bombami o wadze 250 funtów, które wybuchły w VIII i IX przedziale. Wkrótce zostały zatopione kotłownie No 2 i No 3 oraz powstał silny przechył na dziób. Na domiar złego, pozbawiony sterowności okręt uderzył w *Falke* uszkadzając mu dziób. Próby ze strony *Möwe* aby wziąć uszkodzonego „krewniaka” na hol nie przyniosły rezultatu. Dodatkowo sytuację skomplikował fakt, że trałowce zostały wciągnięte w starcie z brytyjskimi kutrami torpedowymi (przy tym utracono *M 39* który otrzymał 2 torpedy z *MTB-354* i *MTB-361*). O godzinie w pół do piątej rano na *Greif* działał już

10. „Dog Boats” – potoczne określenie kutrów typu „Fairmile-D” wśród brytyjskich marynarzy.

tylko jeden kocioł a pompy nie nadały z usuwaniem wody. O godz. 06:15 d-ca okrętu KptLt. Freiherr von Lüttitz rozkazał rozpocząć ewakuację załogi. Po upływie 8 minut na pokładzie nie został już nikt. O 06:32 *Greif* poszedł na dno, przy czym straty wyniosły 2 zabitych i 6 rannych członków załogi.

Do Hawru pozostało jeszcze raptem około 20 mil morskich, jednak zaczęło świtać i rozpoczęły się naloty lotnicze¹¹. Parę minut po zatonięciu *Greifa*, na minę wszedł trałowiec *M 84*. Choć odholowano go do portu to jednak skala zniszczeń wykluczyła remont. W końcu nadeszła kolej na ciężko doświadczonego *Kondora*. O godz. 07:43 w odległości 10 m od prawej burty, na wysokości mostka nastąpiła eksplozja miny dennej. Od wstrząsu przestały działać oba zespoły napędowe. Na pomoc przyszedł *Möwe*, który wziął jednostkę na hol oraz „Raumbooty” z Hawru które zabezpieczały przejście za trałami. W trakcie tych działań od wybuchu miny uszkodzony został *R 217*. Po osiągnięciu portu okazało się, że torpedowiec wymaga poważnego remontu. Rozpoczęte wkrótce lądowanie Aliantów w Normandii oznaczało w praktyce wyrok dla tego okrętu.

Wiedząc o alianckim lądowaniu w Normandii zastała nieliczne ocalałe jednostki 5 flotylli w Hawrze. Właśnie one zdołały przeprowadzić w „D-Day” jedyną, zakończoną powodzeniem próbę przeszkodzenia operacji o kryptonimie „Neptun”.

W nocy 6 czerwca do sztabu dowodzącego grupą morską „West” adm. Krancke, dotarła informacja o wysadzeniu desantu powietrznego na terenie Normandii. O godz. 03:55 wydał on rozkaz 5 flotylli przeczesania ujścia rzeki Seine. O 04:15 *T 28* (lider), *Jaguar* i *Möwe*¹² wyszły w morze. Po godzinie zauważono na kursie zasłonę dymną, postawioną przez sojuszników lotnictwo dla ukrycia Wschodniego Zespołu Operacyjnego przed artylerią nadbrzeżną Hawru. W zasłonie dymnej niemieccy operatorzy stacji radiolokacyjnych stwierdzili obecność do 85 celów w tym 6 dużych¹³. Pozostając nie wykryte o 05:25 torpedowce obrała kurs powrotny i o 05:35 odpaliły 16 torped. Dwie z nich przeszły między *Warspite* i *Ramillies*. Trzecia szła prosto na *Largs* okręt sztabowy d-cy zespołu „S” kontradm. Talbota, jednak dzięki sprawnemu działaniu d-cy okrętu który dał komendę „*Pełna wstecz*”, torpeda przeszła parę metrów przed dziobem. Czwarta torpeda dosięgła norweski niszczy-

ciel *Svenner*, który przełamał się i zatonał. Dopiero wówczas otwarto ogień do niemieckich okrętów. *Warspite* strzelał z dział pomocniczego kalibru naprowadzanych radarem. Dołączyły do niego *Ramillies*, krążowniki *Mauritius* i *Arethusa*, jednak nie uzyskano trafień. Dopiero przy wejściu do portu w odległości 50 m od *T 28* wybuchła mina. Od wstrząsów przestała działać prawa turbina, a usunięcie tej awarii w doku zajęło dobę.

Przypadkowy sukces torpedowców stał się zauważalnym osiągnięciem na tle całości bezradnych działań niemieckiej floty przeciwko siłom alianckim. W dniu 7 czerwca d-ca 5 flotylli KKpt. Heinrich Hoffman otrzymał Krzyż Rycerski a 11 lipca jako jedyny z oficerów pełniących służbę na torpedowcach – Dębowe Liście za całokształt zasług.

Następnej nocy *Jaguar* i *Möwe* ponownie wyszły w morze by zaatakować brytyjskie okręty. Zgodnie z ich meldunkiem, każdy z torpedowców odpalił po 6 torped do 3 nieprzyjacielskich niszczycieli, z których jeden zapalił się. Jednak jak pisze S.E. Morison „*tej nocy żaden z sojusznicznych okrętów nie został uszkodzony, a niemieckich torpedowców nawet nie zauważono*”.

Kolejne wyjście w morze miało miejsce we wczesnych godzinach 8 czerwca. Tym razem *T 28*, *Jaguar* i *Möwe* same wystąpiły w roli „zwierzyny łownej”. O godz. 02:59 z prawej burty zauważono grupę nieprzyjacielskich kutrów torpedowych a następnie akustycy zameldowali szum torped których zdołano uniknąć. Kutry zostały odpędzone ogniem artyleryjskim lecz nie na długo, bo po 20 minutach pojawiła się kolejna grupa która także odpaliła torpedy i ostrzelała torpedowce z broni automatycznej. O 03:28 z lewej burty dostrzeżono okręty przeciwnika – niszczyciel *Ursa* oraz niszczyciele eskortowe *Glaisdale* (norweski) i *Krakowiak* (polski). Flotylla torpedowców obrała kurs powrotny, wystrzelując wcześniej 9 torped, po czym zaczęła uchodzić z maksymalną prędkością ostrzeliwując się z dział rufowych. Z uwagi na niebezpieczeństwo min, sojusznicy szybko zaniechali pościgu tym nie mniej jednak wymiana ognia była całkiem zacięta.

Dokładnie tak samo wyglądały dwa ostatnie bojowe wyjścia w morze 5 flotylli – w dniach 10 i 13 czerwca (w tym drugim obok *T 28*, *Jaguara* i *Möwe*, uczestniczył również *Falke*). Wkrótce po wyjściu z Hawru torpedowce zostały wykryte przez kutry torpedowe, które

re wezwały brytyjskie niszczyciele. Choć w okresie od 8 do 13 czerwca torpedowce wystrzeliły około 50 torped, nie uzyskały żadnego trafienia¹⁴. Tym nie mniej jednak aktywność niemieckich sił nawodnych wzbudzała zaniepokojenie sojuszniczego dowództwa. Na prośbę adm. Ramsey’a brytyjskie Bomber Command przeprowadziło zmasowany nalot na Hawr.

Wkrótce po północy 15 czerwca 1944 r. ciężkie bombowce typu „Lancaster” eskortowane przez 18 nocnych myśliwców typu „Mosquito” zrzucały 1026 t bomb, w tym 22 superciężkie bomby „Tallboy”. W rezultacie nalotu zatopiono 15 kutrów torpedowych, 2 trałowce motorowe, 2 eskortowce, 7 zmobilizowanych trałowców, 8 dozorowców, artyleryjską barkę desantową, kilka niewielkich jednostek pomocniczych a także 3 torpedowce.

Przycumowany przy nabrzeżu *Falke* otrzymał 5 bezpośrednich trafień i zatonał o godz. 03:00 w nocy z 26 członkami załogi na pokładzie, razem z dowódcą KptLt. Krügerem. *Jaguar* dosięgły 4 ciężkie bomby i około godz. 06:00 rano okręt poszedł na dno. Zginęło 16 członków załogi, w tym ostatni d-ca Olt. (por.) Sonnenburg. *Möwe* nie został wedle wszelkiego prawdopodobieństwa trafiony bezpośrednio a wszystkie uszkodzenia były rezultatem pobliskich eksplozji. Torpedowiec przewrócił się i zatonał, później zdołano z jego pokładu zdemontować część uzbrojenia i wyposażenia. Poległo 12 ludzi. Znajdujący się w doku No 6 *Kondor* został dodatkowo jeszcze uszkodzony, co miało fatalny skutek dla jednostki. 28 czerwca torpedowiec skreślono ze spisu floty i zaczęto demontować jego uzbrojenie oraz cenne elementy wyposażenia. W dniu 31 lipca stojący w doku okręt zainkasował jeszcze kolejne 6 bezpośrednich trafień ciężkimi bombami które spowodowały jego całkowite zniszczenie.

Dziennik działań bojowych grupy morskiej „West” odnotował: „*Nalot na*

11. Ogółem w czasie przejścia okręty wystrzeliły 300 pocisków kal. 105 mm oraz ponad 17 000 kal. 20 mm.

12. Szereg autorów podaje błędnie, że w ataku uczestniczył także *Falke*, który w rzeczywistości usuwał uszkodzenia powstałe 25 maja w czasie zderzenia z *Greif*.

13. W składzie sojuszniczego zespołu, zaatakowanego przez torpedowce znajdowały się okręty liniowe *Warspite*, *Ramillies*, monitor *Roberts*, krążowniki *Arethusa*, *Mauritius*, *Frobisher*, *Danae*, *Dragon*, 10 niszczycieli oraz 3 niszczyciele eskortowe.

14. Uszkodzenie brytyjskiej fregaty *Halstead* rankiem 11 czerwca nie można przypisać torpedowcom, z tej prostej przyczyny, że owej nocy nie wychodziły one w morze.

Hawr okazał się katastrofą. Ponieśliśmy wyjątkowo ciężkie straty. Nie wiadomo, czy ocalałe siły pozwolą na pełną realizację zaplanowanych operacji. Sytuacja w rejonie ujścia Seine od tego dnia uległa całkowitej zmianie”.

Admiral F. Ruge winę za skutki uderzenia na Hawr przypisuje w dużej mierze adm. Krancke, bowiem niemieckie baterie plot. ochraniające port otrzymały rozkaz nie otwierania ognia, jakoby w oczekiwaniu na zastosowanie przez niemieckie samoloty jakiegoś nowego modelu uzbrojenia. Obojętnie jak na to spojrzeć, to nalot a właściwie jego rezultaty postawiły przysłowiową kropkę nad i w karierze ostatnich przedstawicieli typu *Möwe/Wolf*.

Bilans działalności bojowej

Do chwili wybuchu II wojny światowej torpedowce typu *Möwe* i *Wolf* znajdowały się już w służbie kilkanaście lat, przekraczając okres przewidziany dla nich w Traktacie Wersalskim. Tym nie mniej jednak znajdowały się doskonałym stanie technicznym i całkiem aktywnie uczestniczyły w działaniach bojowych. Przez lata wojny okręty zniszczyły 1 niszczyciel, 3 uzbrojone trawlerzy i co najmniej 4 kutry bojowe różnych typów. Cyfry może nie szczególnie imponujące, trzeba jednak pamiętać o szerokim kręgu zadań realizowanych przez te jednostki.

Charakter działań wojennych różnił się od tego co zakładali sobie niemieccy admirałowie w pierwszej połowie lat 20-tych. Torpedowce nie uczestniczyły w nocnych atakach na siły flot przeciwnika próbującego blokować niemieckie wybrzeże z tej prostej przyczyny, że Royal Navy nie podejmowało takich działań. Po kilku akcjach w północnej części Morza Północnego w roku 1939 Brytyjczycy przekonali się, że jakiegokolwiek wyjście w ciągu dnia (w jasnej porze doby) w oddali od własnych brzegów a więc poza zasięgiem eskorty myśliwców, spotka się z aktywnym przeciwdziałaniem ze strony Luftwaffe. W związku z tym Royal Navy starała się nie operować w strefie działań niemieckich bombowców których promień odpowiadał mniej więcej realnemu zasięgowi torpedowców, z tym jednak, że te ostatnie również nie mogły sobie pozwolić na odchodzenie zbyt daleko od niemieckich wybrzeży za dnia. Później Brytyjczycy przeszli do dalekiej blokady Niemiec, pozostawiając tym samym torpedowce bez potencjalnych celów.

Teoretycznie, „drapieżniki” można było wykorzystać do ataków na kon-

woje u wschodnich wybrzeży Anglii, jednak OKM zdecydowało o skrytym atakowaniu szlaków komunikacyjnych siłami minowymi zamiast torpedowo-artyleryjskich akcji torpedowców. By przekonać się o słuszności podjętej decyzji wystarczy spojrzeć na spis sojuszniczych okrętów i statków utraconych na przełomie lat 1939/1940 na minach wystawionych przez niemieckie niszczyciele. Wątpliwe czy wykorzystując artylerię i torpedy udałoby się Niemcom uzyskać więcej. Możliwe, że do operacji minowych wykorzystywane mogły być również i torpedowce, jednak niemieccy admirałowie skierowali je do służby zabezpieczającej kłózniki. Niedostatki „drapieżników” w charakterze jednostek eskortowych były znane, jednak kierowanie dużych okrętów nawodnych zupełnie bez zabezpieczenia było jeszcze większym błędem. Tym samym wykorzystywanie torpedowców niezgodnie z pierwotnym przeznaczeniem było ceną za niebalansowanie niemieckiej floty pod względem typów i liczby okrętów, jak również niepowodzenie w budowie eskortowców typu „F”.

Ostateczne losy okrętów

Albatros – 10.04.1940 o godz. 13:18 wszedł na kamienie (mieliznę) w pobliżu wyspy Bolärne w Oslofjord (59°24’N/10°35’E), nie odbudowany.

Falke – 15.6.1944 zatopiony przez bryt. bombowce „Lancaster” w Hawrze (49°30’N/00°07’E), straty: 26 ludzi.

Greif – 24.05.1944 o godz. 02:52 uszkodzony przez bryt. bombowca „Albacore” ze składu 415 Sqn RAF, następnie zderzenie z *Falke*, w godz. 06:15-06:24 opuszczony przez załogę, zatonął o godz. 06:32 u ujścia Seine (49°21’N/00°19’E), straty: 2 zabitych, 6 rannych.

Kondor – 24.05.1944 wejście na minę w czasie ataku bryt. lotnictwa u ujścia Seine, 15.06.1944 poważnie uszkodzony o godz. 00:45 przez bryt. bombowce „Lancaster” w Hawrze, 28.06.1944 zatopiony przez własną załogę w Hawrze.

Möwe – 15.06.1944 zatopiony przez bryt. bombowce „Lancaster” w Hawrze (49°30’N/00°07’E), straty: 12 ludzi.

Seeadler – 13.05.1942 o godz. 04:09 storpedowany przez bryt. KT *MTB-219* na północ od Boulogne (50°48’N/01°32’E) przewrócił się i zatonął, straty: 84 ludzi.

Itis – 15.03.1942 o godz. 04:04 storpedowany przez bryt. KT *MTB-221* na północ od Boulogne (50°48’N/01°34’E), przełamał się i zatonął, straty: 115 ludzi.

Jaguar – 15.06.1944 zatopiony przez bryt. bombowce „Lancaster” w Hawrze (49°30’N/00°07’E), straty: 16 ludzi.

Leopard – 30.04.1940 godz. 01:55 zatonął w rezultacie kolizji z niem. stawiaczem min *Preussen* w cieśninie Skagerrak (57°26’N/05°31’E), straty: 1 człowiek.

Luchs – 26.07.1940 godz. 15:50 zatopiony przez bryt. OP *Thames* 40 Mm S-W od Stavanger (58°30’N/04°30’E), straty: 89 ludzi.

Tiger – 27.08.1939 godz. 02:35 staranowany przez niem. niszczyciel *Max Schulz* E od wyspy Bornholm (54°55’N/16° ?? E), o godz. 03.13 zatonął, straty: 2 zabitych, 6 ciężko rannych.

Wolf – 08.01.1941 godz. 11:50 wszedł na minę postawioną przez bryt. kutry w rejonie Dunkierki (51°05’N/02°08’E) i zatonął, straty: 45 ludzi (wg innych danych – 13 ludzi).

Wykorzystanie torpedowców jako szybkich jednostek desantowych w czasie kampanii norweskiej miało charakter wymuszony, jednak z uwagi na fakt, że Niemcy nie napotkali tam z różnych przyczyn adekwatnego oporu przebiegło całkiem pomyślnie, czego niestety nie można powiedzieć o eskortowaniu dużych okrętów nawodnych. Przy wykonywaniu tego zadania torpedowce stwarzały jedynie iluzję ochrony, o czym w niektórych przypadkach przekonano się nader boleśnie.

Żaden z torpedowców typ 23/24 nie zdołał przetrwać wojny. Wśród przyczyn zatonięć na pierwszym miejscu należy wymienić lotnictwo, jego ofiarą padło 5 okrętów, ponad 1/3 przedstawicieli klasy. Co prawda tylko jeden torpedowiec zatonął na otwartym morzu, pozostałe zostały zniszczone w toku potężnego nalotu ciężkich bombowców na Hawr. Po 2 okręty zatonięły w czasie starcia kuterami torpedowymi i w wyniku zderzeń a po jednym w rezultacie wyjścia na minę, ataku okrętu podwodnego oraz awarii nawigacyjnej w czasie uchylania się od ostrzału artylerii nadbrzeżnej. ●

Tabela 7. Udział torpedowców typ 23/24 w operacjach minowych

Data	Kodowa nazwa	Rejon	Uczestniczące torpedowce
7.8.1940	SW.1	N-E wyb. Holandii	<i>Kondor, Falke, Jaguar *</i>
14.8.1940	SW.2	N-E wyb. Holandii	<i>Kondor, Greif, Falke, Jaguar, Iltis*</i>
31.8-1.9.1940	SW.3	N-E wyb. Holandii	<i>Greif, Falke, Jaguar, Iltis *</i>
6-7.9.1940	SW.0	N-E wyb. Holandii	<i>Kondor, Greif, Falke, Jaguar, Iltis *</i>
30.9.1.10.1940	„Werner”	rejon Dover	<i>Kondor, Greif, Falke, Seeadler</i>
29-30.10.1940	„Alfred”	rejon Dover	<i>Iltis, Jaguar</i>
2-3.12.1940	„Oskar”	rejon Dover	<i>Iltis, Jaguar</i>
3-4.12.1940	„Marianne”	rejon Dover	<i>Kondor, Greif, Falke, Seeadler</i>
20.12.1940	SW.a „Wagner”	N-E wyb. Holandii	<i>Iltis, Jaguar *</i>
7-8.1. 1941	„Renate”	ujście Tamizy	<i>Kondor, Wolf</i>
23-24.1.1941	SW.b „Wagner”	N-E wyb. Holandii	<i>Iltis, Jaguar *</i>
25-26.2.1941	„Augsburg A”	rejon Eastborne	<i>Iltis, Jaguar</i>
5-6.3.1941	„Augsburg B”	rejon Eastborne	<i>Iltis, Jaguar</i>
31.5.1943	„Eiche”	rejon Cherbourg	<i>Möwe, Falke, Greif, Kondor *</i>
4.6.1943	„Birke”	rejon Cherbourg	<i>Möwe, Falke, Greif, Kondor *</i>
5.6.1943	„Ulme”	rejon Cherbourg	<i>Möwe, Falke, Greif, Kondor *</i>
3.9.1943	„Taube”	Kanał La Manche	<i>Möwe, Kondor *</i>
4.9.1943	„Rebhuhn”	Kanał La Manche	<i>Möwe, Kondor *</i>
29.9.1943	„Talsohle”	Kanał La Manche	<i>Greif, Kondor *</i>
26.11.1943	N.5	N-E Hawr	<i>Kondor, Möwe, Falke *</i>
27-28.11.1943	L-2	Kanał La Manche	<i>Kondor, Möwe, Falke *</i>
1-2.12.1943	?	rejon Hawru	<i>Kondor, Möwe, Falke *</i>
2-3.12.1943	?	rejon Hawru	<i>Kondor, Möwe, Falke *</i>
28.1.1944	?	rejon Hawru	<i>Greif, Möwe *</i>
29.1.1944	?	rejon Hawru	<i>Greif, Möwe *</i>
30-31.1.1944	?	rejon Hawru	<i>Greif, Möwe *</i>
2.2.1944	?	rejon Hawru	<i>Greif, Möwe, Kondor *</i>
26.2.1944	?	rejon Cherbourg	<i>Greif, Möwe, Jaguar *</i>
27.2.1944	?	rejon Cherbourg	<i>Greif, Möwe, Jaguar *</i>
21.3.1944	N.24	rejon Hawr-Fecamp	<i>Greif, Möwe *</i>
22.3.1944	N.24	rejon Hawr-Fecamp	<i>Greif, Möwe, Jaguar, Kondor *</i>
24-25.3.1944	?	rejon Barfleur	<i>Greif, Möwe, Jaguar, Kondor *</i>
25.3.1944	?	rejon Barfleur	<i>Greif, Möwe, Jaguar, Kondor *</i>
27-28.3.1944	?	ujście Seine	<i>Greif, Möwe, Jaguar, Kondor *</i>
21-22.4.1944	?	N Cherbourg	<i>Kondor, Möwe, Greif</i>
26-27.4.1944	?	N Cherbourg	<i>Kondor, Möwe, Greif</i>
30.4.1944	„Blitz 38”	Kanał La Manche	<i>Möwe, Greif</i>
30.4.1944	„Blitz 38A”	Kanał La Manche	<i>Möwe, Greif</i>
1.5.1944	„Blitz 39”	Kanał La Manche	<i>Möwe, Greif</i>

W tabeli uwzględniono jedynie operacje w trakcie których torpedowce stawiały miny, nie zawarto wyjść w charakterze eskorty stawiaczy min

* – oznacza operacje minowe, w których uczestniczyły również okręty innych klas.

Bibliografia

1. Busch F.-O., *Kampf um norwegens Fjorde*, Preetz, Ernst Gerdes Verlag 1964.
2. Campbell J., *Naval Weapons of World War II*, London, Conway Maritime Press 1985.
3. Fock H., *Z- vor! Internationale Entwicklung und Kriegeinsatz von Zerstörer und Torpedobooten 1914 bis 1939*, Hamburg, Koehler 2001.
4. Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945 Bd 2*, Bonn, Bernard und Graefe Verlag 1983.
5. Harnack W., *Die deutschen Flottentorpedoboote von 1942 bis 1945*, Hamburg, Mittler & Sohn 2004.

6. Hildebrand E., *Die deutschen Kriegsschiffe Bd 1-6*, Herford, Kohlert Verlag 1979-1982.
7. Morison S.E., *History of the United States Naval Operations in World War II Vol. XI: The Invasion of France and Germany*, Boston, Little Brown & Co 1957.
8. Reynolds L.C., *Dog Boats at War*, Stroud, Sutton Publishing 1998.
9. Rohwer J., *Hümmelchen G., Chronology of the War at Sea 1939-1945*, Annapolis, Naval Institute Press 1992.
10. Roskill S., *War at Sea 1939-1945 Vol. 1*, London, HMSO 1954.

11. Whitley M.J., *German Destroyers of World War Two*, London, Arms & Armour Press 1991.

Autor wyraża podziękowanie M.S. Barabanowi, W.A. Buszujewowi, A.N. Kuzniecowski i M.E. Morozowi za udostępnione materiały i okazaną pomoc

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

Eskadra pancerników obrony wybrzeża w szyku torowym w 1940 roku. Na przedzie *Sverige*, następnie *Drottning Victoria* i *Gustaf V*. Fot. zbiory Curt S. Ohlsson



Szwedzkie siły morskie w okresie II wojny światowej

W okresie międzywojennym Szwecja była krajem o rozwiniętym przemyśle leżącym na uboczu głównego nurtu polityki europejskiej. W momencie wybuchu wojny i w pierwszych latach jej trwania, jako państwo neutralne, zmuszona była do balansowania między naciskami i groźbami Niemiec i Aliantów. W tej skomplikowanej sytuacji politycznej nieocenione okazały się doświadczenia wyniesione z I wojny światowej. To dzięki nim i polityce ustępstw, i kompromisów była w stanie zachować status państwa neutralnego przez okres całej wojny.

Szwedzka neutralność miała wówczas prawie 150 letnią tradycję. Doświadczenia I i II wojny światowej pokazują jednak, że to nie element ogłoszenia neutralności miał decydujące znaczenie w pozostawaniu na uboczu wydarzeń jakie przetoczyły się przez Europę. Należy pamiętać, że w okresie międzywojennym dwanaście państw europejskich deklarowało neutralność, a jedynie pięciu (Szwajcaria, Portugalia, Hiszpania,

Turcja i Szwecja) udało się ją zachować w okresie II wojny światowej. Najważniejszymi czynnikami które sprawiły, że państwa zaangażowane w prowadzenie działań wojennych (mimo realnych gróźb) zaakceptowały neutralność Szwecji były:

- długotrwała tradycja neutralności, w tym aktywna działalność na arenie Ligi Narodów;
- rola Szwecji w europejskiej wymianie gospodarczej;
- szwedzki potencjał militarny;
- umiejętne polityka balansowania i przyjmowania kompromisów;
- wymierne korzyści państw tocących wojnę z zachowania statusu neutralności przez Szwecję.

Aspekty polityki obronnej

W okresie międzywojennym Szwecja posiadała stosunkowo duży potencjał morski. Pod tym względem ustępowała jedynie III Rzeszy i Związkowi Radzieckiemu. W 1939 roku dysponowała 115 okrętami różnych klas o łącznej wypor-

ności 80 000 ton i obsadą etatową 9400 osób (400 oficerów i 9000 podoficerów i marynarzy).

W okresie międzywojennym władze szwedzkie swoją politykę wewnętrzną i zewnętrzną opierały na wierze w trwałość postanowień traktatów rozbrojenia oraz efektywną działalność Ligi Narodów. Spowodowało to, że znacznie zredukowała wydatki obronne. W 1935 roku budżet obronny Szwecji wynosił 120 mln koron¹. W drugiej połowie lat trzydziestych władze szwedzkie trafnie prognozowały kierunki zmian sytuacji polityczno – militarnej w Europie. Efektem tego była propozycja pięcioletniego programu rozbudowy Sił Zbrojnych. Plan ten miał pochłonąć kwotę 4 bilionów koron (prawie siedmiokrotne zwiększenie rocznych wydatków na cele wojskowe). Jednak władza ustawodawcza – Riksdag zaakceptowała podniesie-

1. W okresie międzywojennym kurs dolara w stosunku do korony szwedzkiej wynosił 1 \$ = 4 korony szwedzkie.

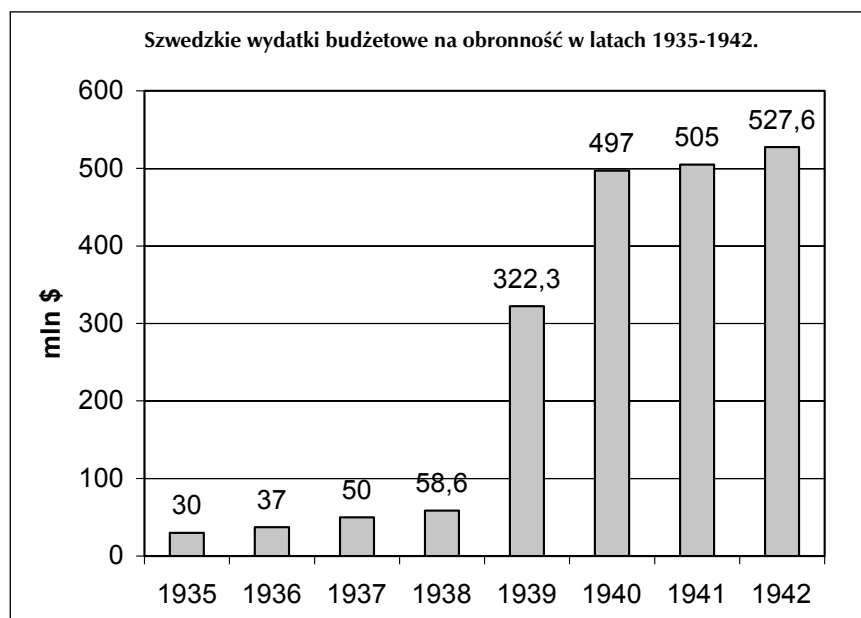
nie budżetu obrony jedynie o 25% tj. do kwoty 150 mln koron. Propozycja taka zaskakiwała tym bardziej, że Szwecja była krajem neutralnym o 6 milionowej liczbie ludności. Wyrażna zmiana polityki w sferze wydatków obronnych miała miejsce w 1940 roku. Było to spowodowane wybuchem II wojny światowej oraz pierwszą wojną fińsko – rosyjską, a tym samym całkowitą zmianą sytuacji polityczno - militarnej w bezpośrednim sąsiedztwie Szwecji. Na wykresie poniżej przedstawiono dynamikę wzrostu wydatków obronnych Szwecji.

Pancerniki obrony wybrzeża				
Nazwa	Wyporność [ton]	Prędkość [węzły]	Uzbrojenie [mm]	Rok budowy
<i>Gustaf V, Drottning Victoria, Sverige</i>	7200	22.5	4 x 280 6 x 150	1915-1918
<i>Oskar II</i>	4325	18	2 x 210 i 8 x 150	1906
<i>Manligheten, Tapperheten, Äran</i>	3450	17	2 x 210 6 x 150	1902-1904

W latach 1940 i 1941 budżet obronny w każdym roku wynosił 2 biliony koron (dwie trzecie sumy pokrywano z pożyczek). W latach 1944-1945 tyl-

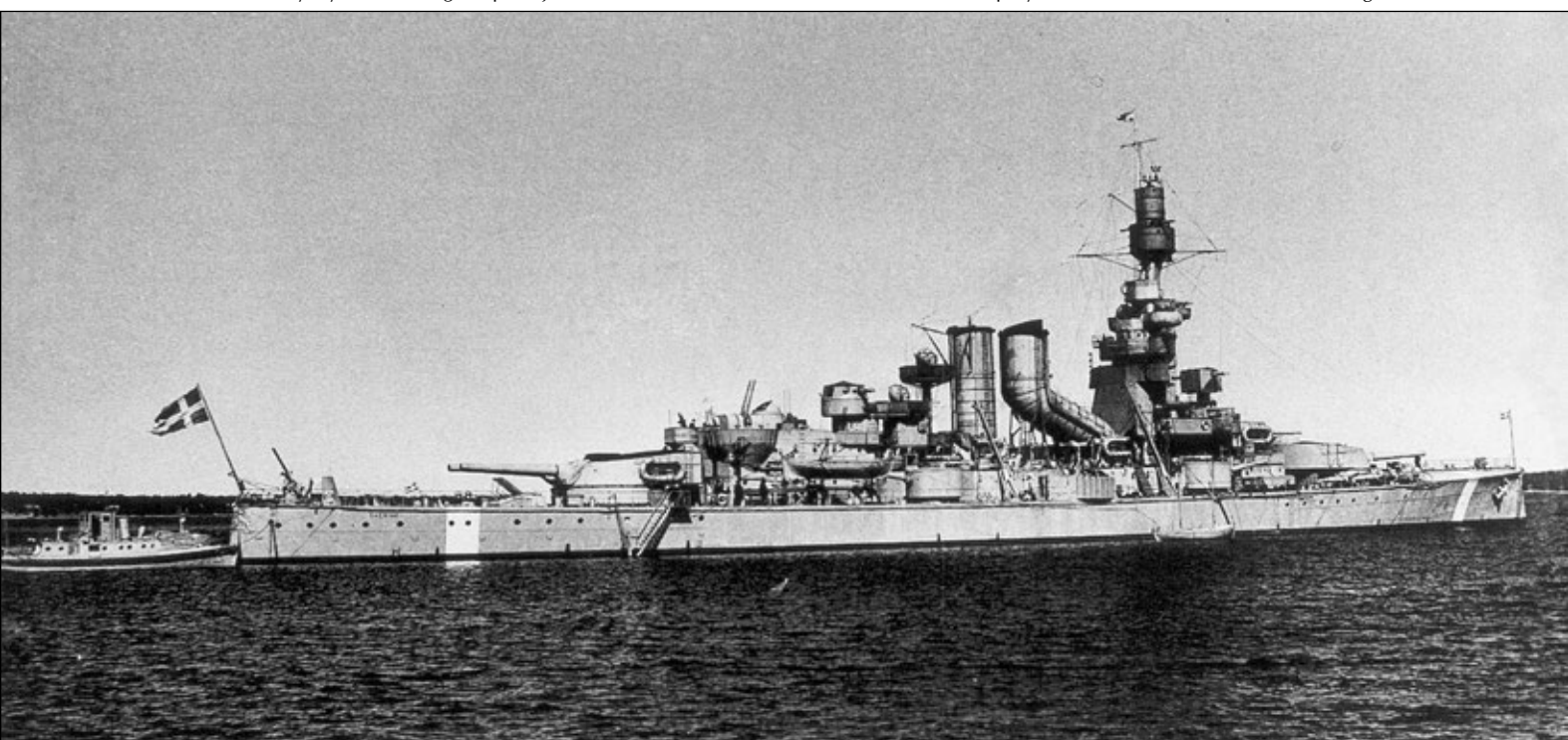
ko budżet marynarki wojennej opiewał na sumę 168 428 000 koron. Był więc większy niż całkowite wydatki poniesione w sferze obronnej w 1937 roku. Jak widać Szwecja przystąpiła do praktycznej realizacji słów swego ministra spraw zagranicznych C.E. Günthera: „... Ciężkie realia polityczne wokół nas wskazują jednoznacznie każdemu z nas, że siły zbrojne stają się czynnikiem życia lub śmierci naszego kraju...”. Oprócz zwiększenia wydatków na cele zbrojeniowe znacznie wzrosła wartość produkcji zbrojeniowej. W okresie międzywojennym jej wartość nie wynosiła więcej niż kilkadziesiąt milionów koron rocznie, podczas gdy w czasie wojny wzrosła ona do prawie biliona koron (był to kilkunastokrotny wzrost).

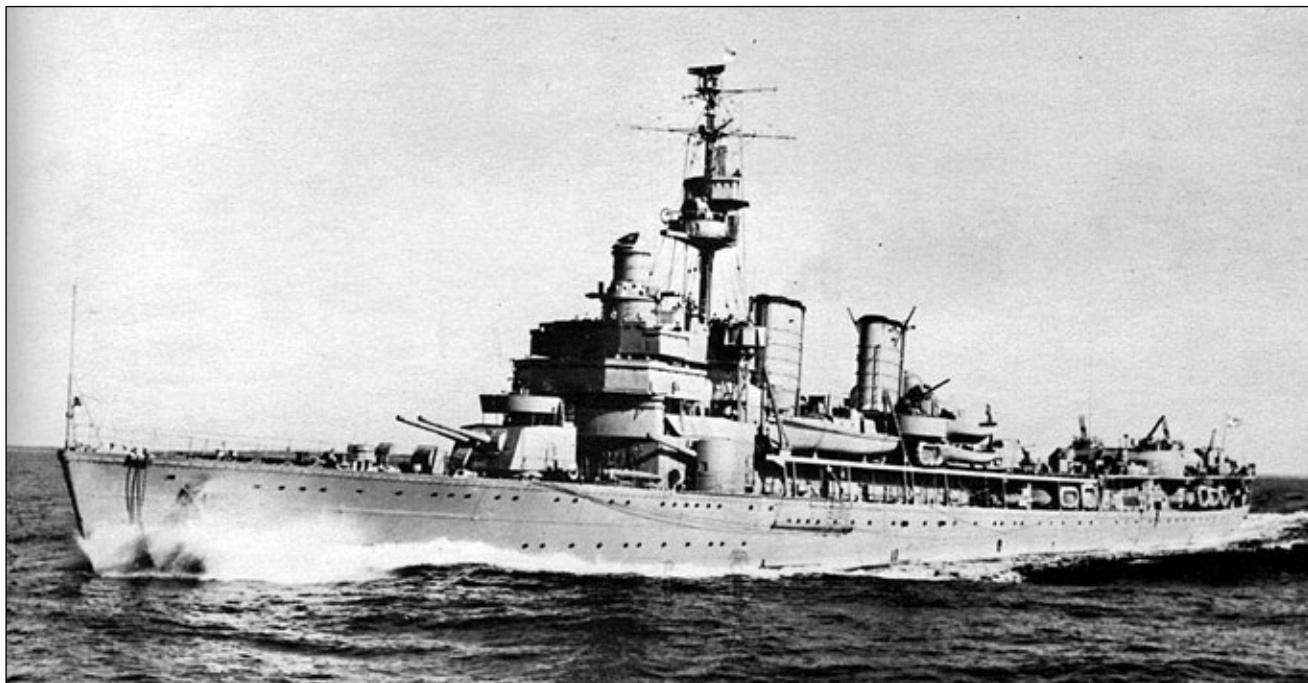
Wraz ze wzrostem nakładów na cele obronne postępował systematyczny wzrost potencjału obronnego Szwecji (w tym morskiego). W 1944 roku siły morskie posiadały 15 000 marynarzy (604 oficerów) oraz 171 okrę-



Pancernik obrony wybrzeża *Sverige* w pełnej krasie. Na dziobie i rufie kadłuba widoczne białe pasy neutralności.

Fot. „Sveriges Flotta”





Gotland po przebudowie z jednostki lotniczej do roli krążownika przeciwlotniczego.

Fot. „Sveriges Flotta”

Krążowniki				
Nazwa	Wyporność [ton]	Prędkość [węzły]	Uzbrojenie [mm]	Rok budowy
<i>Fylgia</i>	4500	23	8 x 150	1907
<i>Clas Fleming</i>	1735	20	4 x 120	1914
<i>Gotland</i>	4775	27.5	6 x 150	1935

tów w tym: siedem pancerników², dwa krążowniki³, krążownik z możliwością przyjmowania wodnosamolotów⁴, 15 niszczycieli.

W skład sił morskich wchodziły ponadto:

- 12 małych niszczycieli (niszczyciele obrony wybrzeża);

- 21 kutrów torpedowych (o wyporności 28 ton);
- 26 okrętów podwodnych (o wyporności od 400 do 667 ton);
- trałowce, stawiacze min, kutry zwalczania okrętów podwodnych, okręty patrolowe oraz pomocnicze jednostki pływające.

Program rozbudowy sił morskich obejmował budowę czterech niszczycieli i stawiacza min.

W latach 1944-1945 rozpoczęto także budowę dwóch 7000 tonowych krążowników (*Gota Lejon* oraz *Tre Kronor*; ich budowę zakończono w latach 1946-1947), kilku dużych okrętów podwodnych, 1800 tonowych okrętów dowodzenia flotyllami oraz dużą liczbę małych jednostek takich jak: kutry torpedowe, ścigacze, kutry artyleryjskie itp.

2. Okręty zmodernizowane w latach 1940-1944.

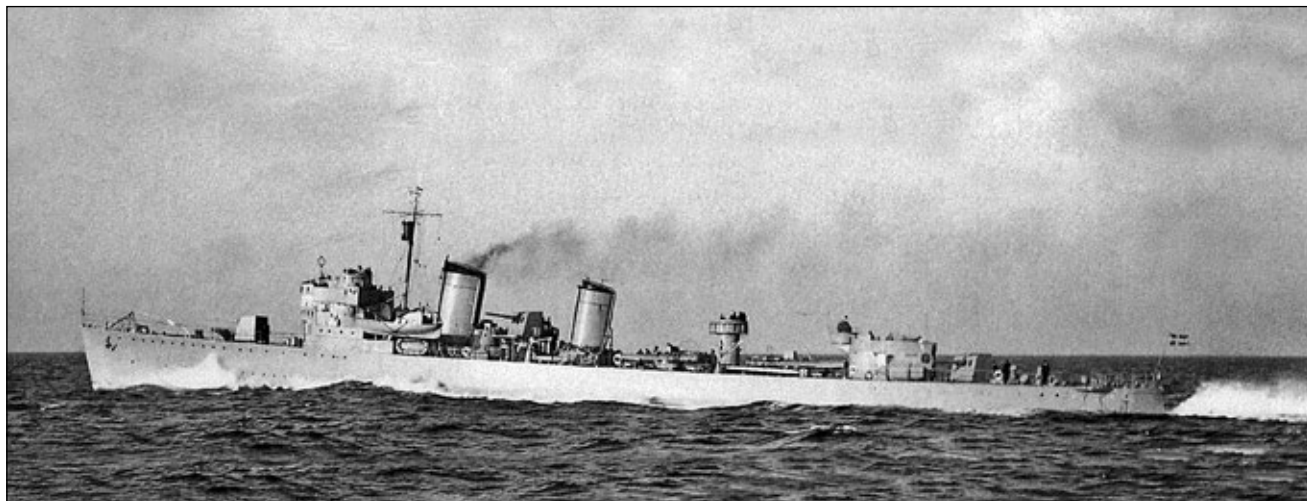
3. Okręty zmodernizowane w latach 1941-1944.

4. Okręt w 1944 roku zmodernizowano i dobrojono w artylerię przeciwlotniczą.

Krążownik *Fylgia* po gruntownej wojennej modernizacji, która diametralnie zmieniła wygląd okrętu.

Fot. „Sveriges Flotta”





Niszczyciel Göteborg w marszu z pełną prędkością.

Fot. „Sveriges Flotta”

Głównymi szwedzkimi bazami morskimi były: Stokholm, Karlskrona i Göteborg. Przemysł stoczniowy (w tym stocznie produkujące okręty) zlokalizowany był w: Göteborg (stocznia Göta-verken i Eriksberg), Malmö (stocznia Kockum), Karlskronie (stocznia ÖVK) i Stokholmie (stocznia Finnboda).

W czasie trwania II wojny terytorium Szwecji podzielono na 6 okręgów: Północny, Wschodni, Gotlandia, Południowy, Sund i Zachodni. Każdemu okręgowi podporządkowano bazujące na jego terenie: okręty, artylerię i jednostki brzegowe oraz jednostki zabezpieczenia logistycznego.

W pierwszym okresie wojny okręty przyporządkowano do jednej z trzech kategorii:

- okręty w linii (tworzyły główne siły operacyjne przeznaczone do obrony wybrzeża Szwecji);
- okręty rezerwowe (zaliczono do niej okręty przeznaczone do realizacji konkretnych zadań, bądź okręty specjalnego przeznaczenia i jednostki zabezpieczające);
- okręty ochrony (przeznaczone do ochrony bałtyckiej żeglugi kobotażowej oraz okręty obrony przeciwminowej).

W 1944 roku szwedzka marynarka wojenna rozwinęła koncepcję utworzenia lekkich zespołów okrętowych. W skład każdego zespołu wchodziły: 3 krążowniki, 12 niszczycieli, 18 kutrów torpedowych i okręty podwodne.

W planach dowództwa sił morskich Szwecji istniała koncepcja (po wcieleniu do służby nowych krążowników) dodatkowego podzielenia każdego zespołu na trzy grupy operacyjne. Każdą z grup tworzyły: krążownik, 4 niszczyciele, 6 kutrów torpedowych, okręty podwodne i mniejsze jednostki takie jak: tra-

łowce, stawiacze min, kutry zwalczania okrętów podwodnych, okręty patrolowe oraz pomocnicze jednostki pływające.

W czasie trwania wojny siły morskie Szwecji poniosły pewne straty. Zaliczyć możemy do nich trzy niszczyciele cumujące w porcie (w 1941 roku w wyniku eksplozji torpedy zatonięły w porcie), okręt podwodny oraz kilka mniejszych jednostek, które najprawdopodobniej zatonięły w wyniku eksplozji min morskich.

W pierwszym okresie wojny poważnym problemem był poziom wyszkolenia rezerw osobowych. Taka sytuacja była wynikiem ograniczeń z 1925 roku, w wyniku których blisko połowa potencjalnych poborowych nie posiadała odpowiedniego poziomu wyszkolenia wojskowego (dotyczyło to jednak głównie wojsk lądowych). Odmierna sytuacja miała miejsce w marynarce wojennej,

k która pomimo ograniczeń systematycznie prowadziła proces szkolenia rezerw osobowych. Było to efektem tradycji morskich Szwecji i dobrze rozwiniętej marynarki handlowej.

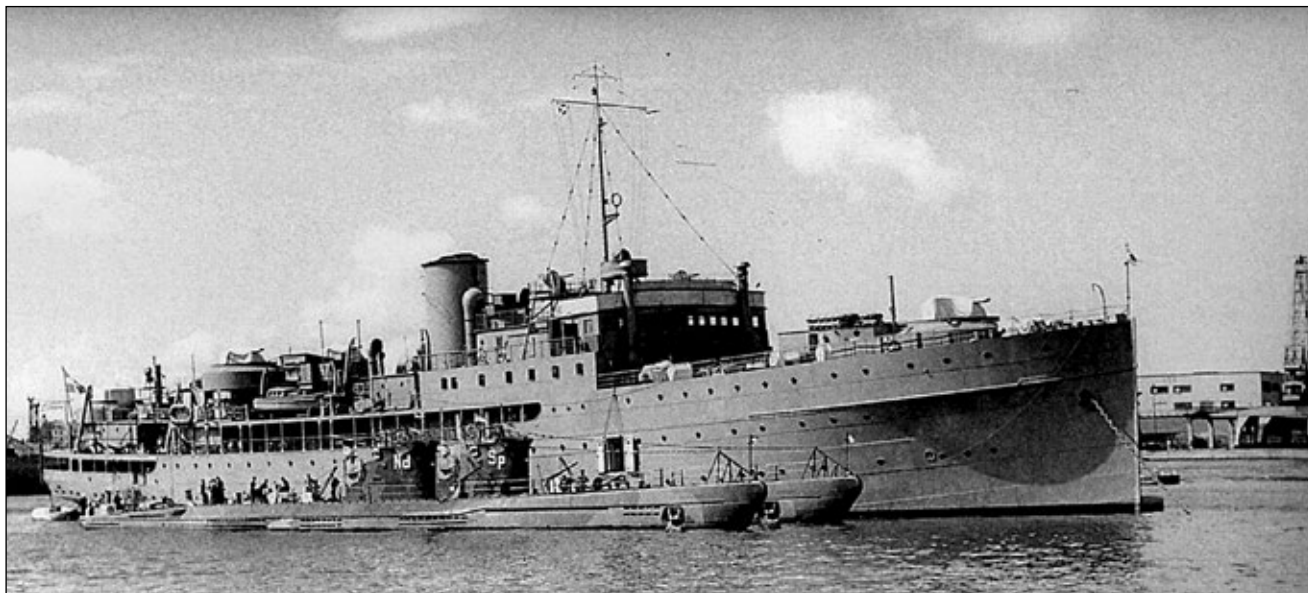
W czasie pokoju poborowi powoływani byli do służby w marynarce wojennej na okres 15 miesięcy. Przez pierwsze trzy miesiące pełnili służbę w jednym z brzegowych ośrodków szkolenia podstawowego marynarki wojennej, gdzie przechodzili szkolenie podstawowe, by następnie przez 12 miesięcy pełnić służbę na okrętach.

Marynarze, którzy po odbyciu obowiązkowej służby zasadniczej decydowali się na pozostanie w marynarce wojennej, pełnili ją kontraktowo. Każdy kontrakt obejmował 49 miesięcy służby. W trakcie której uczestniczyli oni w różnorodnych formach szkolenia (w tym

Niszczyciel Halsingborg pod koniec 1943 roku, krótko po wcieleniu do służby.

Fot. zbiory Jan Piwowski





Okręty podwodne *Nordkaparen* i *Springaren* zacumowane do burty bazy pływającej *Patricia*.

Fot. zbiory Curt S. Ohlsson

w specjalistycznym ośrodku w Karlskronie). W okresie jej pełnienia poddawani byli systematycznemu procesowi szkolenia, które miało charakter przemienny tj. pierwszy rok służby spędzali na szkoleniu podstawowym na lądzie, drugi na okrętach, trzeci w szkole dla młodszych podoficerów i czwarty ponownie na pokładach okrętów. W przypadku podpisania kolejnego kontraktu szkolenie teoretyczne z zakresu nawigacji, taktyki, łączności i innych przedmiotów specjalistycznych obejmowało łącznie 30 miesięcy. Dowodzi to, że kadra podoficerska posiadała gruntowne przygotowanie zarówno teoretyczne jak i praktyczne do służby na okrętach.

Osoby wywodzące się z marynarki handlowej również powoływane były do odbycia 15 miesięcznej służby na okrętach. Jednakże powołanie to poprzedzone było obowiązkiem dwukrotnego odbycia dwumiesięcznego przeszkolenia (łącznie wymiar służby w marynarce wynosił 19 miesięcy). Po zakończeniu służby otrzymywali stopień oficera lub podoficera rezerwy. Uzależnione to było od posiadanych kwalifikacji zawodowych uzyskanych w marynarce handlowej.

Szkolenie kadry oficerskiej odbywało się w oparciu o Akademię Marynarki Wojennej w Karlskronie i było zgodne ze obowiązującymi standardami. Poziom tego szkolenia był na bardzo wysokim poziomie zarówno teoretycznym jak i praktycznym. Ponadto w Sztokholmie realizowane było szkolenie podyplomowe i doskonalące dla kadry oficerskiej. System szkolenia oficerów podobnie jak i podoficerów stał na bardzo wysokim poziomie. Zapewniało

to wysoko kwalifikowane kadry dla sił morskich Szwecji.

Omawiając szwedzką marynarkę wojenną, nie można pominąć roli jaką w systemie obrony Szwecji odgrywała artyleria nadbrzeżna. Zapewniała ona obronę newralgicznych rejonów wybrzeża szwedzkiego. W jej skład wchodziły następujące jednostki:

- pułk Vaxholm (broniący Sztokholmu, a składał się z 3 batalionów – 9 kompanii);
- pułk Karlskrona (składał się z 4 batalionów – 11 kompanii i broniący prowincji Blekinge);
- korpus Gotlandia (4 kompanie – zapewniające obronę wyspy Gotland)
- pułk Älvsborg (w skład którego wchodziły 4 bataliony – 9 kompanii; broniący Gothenburga);
- jednostka Härnösands (składająca się z 2 kompanii; broniąca Hemsö);

Jednostki artylerii nadbrzeżnej liczyły 290 oficerów, 556 podoficerów i 1857 marynarzy.

Na jej wyposażeniu były armaty szwedzkiej firmy Bofors o kalibrze od 152 do 305 mm (część z nich na podwoziu samobieżnym). Posiadały możliwość strzelania 400 kilogramowymi pociskami przeciwpancernymi. Dodatkowo jednostki nadbrzeżne wyposażone były w armaty mniejszego kalibru, a mianowicie w automatyczne 40 mm armaty przeciwlotnicze oraz 37 mm armaty przeciwpancerne. Większość jednostek artylerii nadbrzeżnej chroniona była przez silnie rozwinięty system fortyfikacji.

Bardzo ważną rolę w szwedzkiej koncepcji obrony i zachowania neutralności

odgrywała obrona minowa. W pierwszej połowie lipca na wyraźne życzenie Niemców, Szwedzi postawili zagrody minowe w rejonie Gotlandii i Olandii, a których celem było uniemożliwienie korzystania okrętom obcych państw ze szwedzkich wód terytorialnych. Pozycje postawionych zagród minowych przekazano Niemcom. Jednakże informacje te nie zostały przekazane na okręty realizujące zadania na morzu, co spowodowało wejście na zagrodę minową i zatonięcie trzech pomocniczych stawiaczy min *Tannenberg*, *Preussen* i *Hansestadt Danzig*.

W trakcie II wojny światowej działania operacyjne szwedzkich sił morskich skupiały się na przedsięwzięciach o charakterze obronnym mających na celu utrzymanie statusu neutralności oraz zapewnienia bezpieczeństwa wymiany handlowej w rejonie Morza Bałtyckiego. Aktywność operacyjna sił morskich sprowadzała się do patrolowania szwedzkich wód terytorialnych w celu zapewnienia ich nienaruszalności, eskortowania statków handlowych (tylko w roku 1940 okręty szwedzkie zapewniły eskortę prawie 1600 statków o łącznym tonażu 3 500 000 BRT spędzając prawie 70 000 godzin w morzu). Bardzo ważnym zadaniem postawionym siłom morskim była zapewnienie właściwej i efektywnej obrony przeciwinowej tras żeglugowych. W tymże roku (1940) trałowce szwedzkie wykryły i zniszczyły 262 miny morskie. Ponadto wydzielone jednostki brzegowe zapewniały zabezpieczenie i ochronę internowanych jednostek innych państw (np. polskich okrętów podwod-

nych ORP *Sep*, *Rys* i *Żbik* i kutra patrolowego *Batory*).

Innym ważnym elementem szwedzkiego wysiłku w okresie wojny było powołanie do odbycia służby wojskowej poborowych, którzy w okresie pokoju nie byli zobowiązani do odbycia służby wojskowej (w maju 1936 roku powołano na krótkotrwale przeszkolenie wojskowe poborowych rocznika 1913, którzy w okresie pokoju od takiej służby nie byli powoływani, ponadto rząd decydował, że 25% poborowych kończących służbę zasadniczą w 1938 roku skierowano na dalsze przeszkolenie). Po wybuchu wojny znacznie rozbudowano w Szwecji jednostki Gwardii Narodowej, którą powołano do życia w 1940 roku (były one jednak tworzone jeszcze przed ogłoszeniem stosownego aktu normatywnego). Podstawowa jednostka Gwardii Narodowej składała się z 8-15 osób (zazwyczaj emerytowanych wojskowych lub osób, które odbyły stosowne przeszkolenie wojskowe). Były one umundurowane i wyposażone w broń palną, w tym w karabiny maszynowe oraz łodzie motorowe, narty i pojazdy mechaniczne. Stworzono również korpus „Lotta”, którego zadaniem było wyposażanie jednostek gwardii w niezbędne materiały logistycznego zabezpieczenia (żywność, dodatkowe umundurowanie, środki transportu itp.) W działania te włączono również szwedzki Czerwony Krzyż. Miał on zapewnić Gwardii Narodowej pomieszczenia dla udzielania pierwszej pomocy medycznej.

Rozwój wypadków w Europie spowodował, że wielu Szwedów, w tym również przedstawicieli rządu, przychyliło się do poglądu o konieczności porzucenia polityki bezwzględnej neutralności i nieangażowania się w konflikt (pozwoleniu na uboczu). Szczególnie było to mocno podkreślane w trakcie wojny fińsko – rosyjskiej w 1939 roku. Pomimo ogłoszenia ścisłej polityki neutralności przez rząd prawie 8000 szwedzkich ochotników wsparło Finlandię w jej walce ze Związkiem Radzieckim. Władze centralne, mimo oficjalnego nieangażowania się w konflikt, wsparły fiński wysiłek zbrojny dostarczając leki, ubrania, żywności i uzbrojenie⁵.

Szwedzka polityka neutralności w latach 1939-1940

Analizując rolę jaką odegrała Szwecja w czasie II wojny światowej należy podkreślić wielotorowość działań dla zachowania neutralności. Jednym z ważnych problemów przed jakim stanęła

Szwecja, po wybuchu II wojny światowej, było uregulowanie stosunków handlowych i politycznych z państwami prowadzącymi działania wojenne.

Władze szwedzkie były świadome, że wraz z wybuchem wojny należy liczyć się z blokadą lub przynajmniej poważnymi utrudnieniami w żegludze po Morzu Północnym i Atlantyku. Zaminowanie przez Aliantów na początku działań wojennych akwenu Morza Północnego sprawiło, że mimo niesprzyjających warunków klimatycznych znacznie wzrosło znaczenie szwedzkiego portu Luleå, który do momentu zajęcia przez Niemcy Norwegii w 1940 roku był jedynym portem, z którego mógłby być realizowany eksport rudy żelaza do portów niemieckich.

Utrzymanie wymiany handlowych w okresie wojny było podstawą zachowania neutralności w ujęciu szwedzkim. Szwedzka wymiana gospodarcza nie miała jedynie charakteru surowcowego (tj. eksportu rudy żelaza, drewna itp.), ale również produktów przemysłowych (szczególnie łożysk tocznych i kulowych). Na przykład w 1938 roku 24% eksportu szwedzkiego to eksport do Wielkiej Brytanii, zaś 18% stanowił eksport do III Rzeszy. Po wybuchu wojny dyplomacja szwedzka prowadziła bardzo intensywne rokowania, których efektem było zawarcie układu handlowego z Wielką Brytanią. W jego wyniku obroty handlowe między obu państwami miały pozostać na dotychczasowym poziomie. Układ ten zawierał klauzulę, że towary importowane z Wielkiej Brytanii nie będą reeksportowane do Niemiec. Szwecja wyraziła także zgodę na wycarterowanie Aliantom jednostek handlowych niezbędnych dla

zapewnienia płynności dostaw handlowych na Wyspy Brytyjskie. Efektem tej umowy były poważne straty, jakie poniosła szwedzka marynarka handlowa w czasie II wojny światowej. Na dzień 01.01 1944 roku wyniosły one 226 statków o łącznym tonażu 570 800 ton oraz 1400 marynarzy.

Innym ważnym aspektem zachowania równowagi było wyrażenie zgody na zatrudnianie przez armatorów z państw bloku antyhitlerowskiego obywateli szwedzkich. Szwecja jako państwo posiadające bardzo długie i silne tradycje morskie stanowiło ważny rezerwuuar kadrowy dla żeglugi. Umiejętności i doświadczenie szwedzkich marynarzy znane były na świecie. Uważano ich za jednych z najlepszych marynarzy na świecie; tak więc stanowili bardzo ważny element w prowadzonej wojnie morskiej w czasie II wojny światowej.

Równocześnie podobny układ gospodarczy zawarty został z III Rzeszą. Stanowił on, że obroty handlowe między Szwecją a Niemcami utrzymane zostaną na poziomie z 1938 roku. Rządowi III Rzeszy zależało przede wszystkim na ciągłości dostaw szwedzkiej rudy żelaza. Zawarta umowa dawała im takie gwarancje.

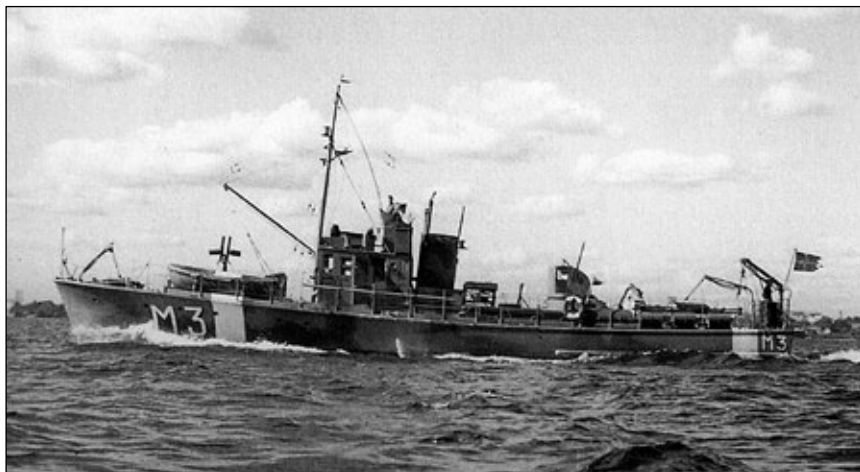
Pomimo zawartych układów rozwój sytuacji w Europie, w tym zajęcie Danii przez Niemcy, w znacznym stopniu ograniczył szwedzki eksport do państw

5. Szwecja w obliczu wojny radziecko – fińskiej nie ogłosiła specjalnej deklaracji neutralności i była traktowana jako państwo nie biorące udziału w wojnie, ale wyraźnie skłaniające się ku jednej ze stron. Dostarczyła ona Finlandii między innymi 300 tys. pocisków artyleryjskich, 575 karabinów maszynowych, 216 armat, w tym 104 armaty przeciwlotnicze, 25 samolotów oraz udzieliła Finlandii kredytu w wysokości 300 mln koron szwedzkich.

W latach wojny rozpoczęto również budowę seryjną kutrów torpedowych. Na fotografii T 27 zbudowany według włoskiego wzorca.

Fot. Kockums Museet





Z powodu dużego zagrożenia minowego dużą rolę przywiązywano do rozwoju sił trałowych. Na fotografii trałowiec, właściwie kuter trałowy, M 3. Fot. Krigsarkivet

alianckich, np. eksport do Wielkiej Brytanii ograniczony został o 70%. Jednakże w tym samym okresie całkowity eksport do Niemiec wzrósł do 34 %.

Ważnym sukcesem szwedzkich dyplomatów było uzyskanie zgody stron walczących na tzw. przewozy licencjonowane do państw południowoamerykańskich. Stanowił on prawie 20% szwedzkiego eksportu w latach 1941-1942.

Sytuacja na akwenie Morza Bałtyckiego przedstawiała się odmiennie. W pierwszym okresie działań wojennych miało ono charakter raczej peryferyjny (nie odgrywało znaczącej roli w planach militarnych walczących stron). Jednakże z punktu widzenia gospodarki wojennej, szczególnie niemieckiego przemysłu zbrojeniowego, zajmowało ono bardzo ważną pozycję. To właśnie na Morzu Bałtyckim znajdowały się główne szlaki komunikacyjne, po których następował przepływ jednego z najważniejszych surowców strategicznych niemieckiego przemysłu zbrojeniowego – rudy żelaza. Prawie 50% niemieckiego importu tego surowca pochodziło ze szwedzkiego portu Luleå. W latach 1940-1942 Szwecja wyeksportowała do Niemiec 28 209 000 ton szwedzkiej rudy żelaza. Po zajęciu Danii, a następnie terytorium Litwy, Estonii i Łotwy Morze Bałtyckie stało się swoistym niemieckim morzem wewnętrznym. Znaczenie szlaków komunikacyjnych na Morzu Bałtyckim podkreślają wypowiedzi głównodowodzących Krigsmarine:

Admirała Raeder: „... absolutnie koniecznym dla prowadzenia wojny jest zapewnienie bezpieczeństwa liniom komunikacyjnym dostarczającym rudę żelaza do Niemiec”.

„... Chociaż potęga morską Anglii kompletnie zniszczyła nasz handel morski, Niemcy nie zostały całkowicie odizolowane. Dwa ważne szlaki handlowe nadal pozostawały otwarte: szlaki wzdłuż wybrzeża Norwegii do Narwiku i szlaki wiodących przez Bałtyk do Szwecji, i innych krajów Bałtyckich. Tymi kanałami płynęły do nas niezbędne materiały, w szczególności dziesięć milionów ton szwedzkiej rudy żelaza, która była sercem naszej gospodarki wojennej i bez której nasz przemysł zbrojeniowy przestałby działać. Droga rudy żelaza wiodła z kopalń północnej Szwecji przez „lapońską linię kolejową” do szwedzkiego portu Luleå na Bałtyku i norweskiego portu Narwik na Morzu Północnym. Tam była ładowana na statki płynące do Niemiec. (...) port Luleå, znajdujący się daleko w północnej części Bałtyku, jest zamrożony od grudnia do maja.”

Wypowiedź admirała Dönitza z dnia 09.VII.1944 roku na naradzie u Hitlera: „Kontrolowanie przez nas Morza Bałtyckiego to problem ogromnej wagi. Jest on istotny ze względu na import szwedzkiej rudy, której pilnie potrzebujemy do celów zbrojeniowych.”

„W połowie września 1944 roku skapitulowała Finlandia (...). Ich pojawienie się (radzieckich okrętów podwodnych) na Morzu Bałtyckim, a zwłaszcza przy wschodnim wybrzeżu Szwecji, w rejonie którego przebiegały szlaki żeglugowe statków przewożących rudę, przyczyniło się do tego, że 29 września 1944 roku Szwecja ostatecznie odmówiła nam dostaw rudy.”

Analizując sytuację gospodarczą Szwecji należy podkreślić uzależnienie gospodarki tego państwa od dostaw surowców energetycznych. Po zajęciu Polski, Szwecja, a konkretnie jej gospodarka, w bardzo znacznym stopniu

uzależniona była od niemieckich dostaw węgla kamiennego i koksu.

O złożoności sytuacji politycznej Szwecji na arenie międzynarodowej w początkowym okresie wojny świadomi byli Brytyjczycy. Świadczy o tym raport kmdr por. Johna Polanda do dyrektora Wywiadu Morskiego Admiralicji (Admirała Johna Godfrey'a) z 9.XII. 1939 roku:

„... 3. Z pomocą Szwedów lub bez niej ucieczka nawet jednego okrętu podwodnego (ORP „Sęp”, „Rysia” lub „Żbika”) byłaby bezcenne dla Aliantów. Mój francuski kolega zgadza się z moimi poglądami i w trakcie dzisiejszego spotkania radził mi Polakom zachowanie cierpliwości, czekając na instrukcje z Admiralicji i do najszybszego przystosowania swych okrętów, a w międzyczasie do zaniechania czynności, które mogłyby przysporzyć kłopotów Szwedom...”.

4. Szwecja w tym momencie znajduje się w bardzo trudnej sytuacji i może się znaleźć w każdej chwili w stanie wojny z Rosją lub Niemcami, albo też z obydwojema krajami. W takim przypadku, trzy sprawne okręty podwodne na Bałtyku byłyby bezcenne dla Aliantów. Mój francuski kolega zgadza się z moimi poglądami i w trakcie dzisiejszego spotkania radził mi Polakom zachowanie cierpliwości, czekając na instrukcje z Admiralicji i do najszybszego przystosowania swych okrętów, a w międzyczasie do zaniechania czynności, które mogłyby przysporzyć kłopotów Szwedom...”.

Znacznego wsparcia dla zachowania neutralności Szwecji w pierwszym okresie wojny udzielił Związek Radziecki. 13 kwietnia 1940 W. Mołotow oświadczył ambasadorowi niemieckiemu, że „... ZSRR jest żywo zainteresowany w zachowaniu neutralności Szwecji i że ZSRR nie pozostanie obojętny na fakt ewentualnego naruszenia neutralności Szwecji...”. Ze względu na stosunki radziecko – niemieckie było to bardzo ważne oświadczenie wspierające zachowanie neutralności Szwecji.

W latach 1940-1941 ważnym, a jednocześnie skomplikowanym zagadnieniem, które musiała rozwiązać szwedzka dyplomacja, była sprawa norweskich statków o wyporności prawie 80 000 ton, które po zajęciu Norwegii przez Niemców pozostawały w portach szwedzkich. Dla Wielkiej Brytanii uzależnionej od zaopatrzenia morskiego oraz ponoszącej ciężkie straty w statkach handlowych możliwość uzyskania statków o wyporności prawie 80 000 było bardzo ważnym elementem prowadzonej wojny na morzu. Do zagadnienia tego również strona niemiecka podchodziła z wielką powagą. Zagadnienie to było przedmiotem prawie dwuletnich

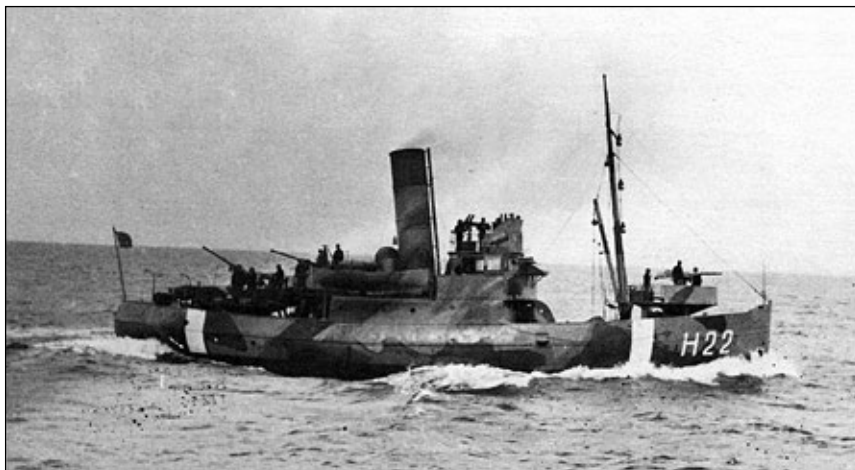
negocjacji szwedzko – brytyjskich. Ostatecznie w 1942 roku w efekcie porażki Niemiec na froncie wschodnim rząd szwedzki wyraził zgodę na wycarterowanie tych jednostek przez władze brytyjskie oraz obsadzenie ich przez kapitanów brytyjskich i wraz z ładunkiem materiałów strategicznych (w tym ze szwedzkimi łożyskami) przejście do Wielkiej Brytanii.

Po wybuchu wojny radziecko – niemieckiej Szwecja poddana została bardzo silnej presji politycznej zarówno ze strony Niemiec jak i Finlandii. Chodziło mianowicie o uzyskanie zgody na:

- tranzyt przez terytorium Szwecji wojsk niemieckich z Norwegii do Finlandii;
- udostępnienia Szwedzkiej przestrzemi powietrznej oraz wód terytorialnych dla sił zbrojnych Niemiec;
- zapewnienie ochrony statkom niemieckim przez szwedzką Marynarkę Wojenną;
- postawienie dodatkowych i uzgodnienie postawienia zagród minowych przez Szwecję na akwenach potencjalnego zagrożenia szlaków komunikacyjnych.

Mimo poważnych nacisków połączonych z groźbami, władze Szwecji w wyniku długotrwałych negocjacji jedynie w pewnym zakresie przychyliły się do żądania strony niemieckiej i fińskiej. Literatura przedmiotu podaje, że w latach 1940-1945 blisko 2 mln żołnierzy niemieckich skorzystało z możliwości transportowych Szwecji. Dotyczy to przewozu żołnierzy z Norwegii do Niemiec i Finlandii, jak i z Niemiec do Norwegii i Finlandii. Od 1944 roku Szwedzi systematycznie wycofywali się z wcześniejszych ustaleń. Za największe naruszenie zasady neutralności Szwecji w okresie II wojny światowej podaje się przykład przerzucenia kolejną przez terytorium Szwecji uzbrojonej dywizji niemieckiej z północnej Norwegii na terytorium Finlandii – wzięła ona czynny udział w walkach na froncie wschodnim.

W miarę rozwoju sytuacji na frontach II wojny światowej (wraz z ponoszonymi przez Niemcy klęskami) stanowisko Szwecji usztywniało się. Na taką postawę miały wpływ zarówno naciski Aliantów, poglądy i nastroje społeczeństwa szwedzkiego oraz względy praktyczne (niebezpieczeństwo związane z żegluga na Bałtyku). Już w lipcu i sierpniu 1943 roku następował proces stopniowego usztywniania postawy Szwecji wobec Niemiec. Objawiało się to między inny-



Pomocznica kanonierka *Isbrytaren II* była jednostką zmobilizowaną z floty cywilnej. Posiadała ona jednak silne uzbrojenie złożone z dział kal. 57 mm, dwóch kal. 40 mm oraz 2 sprzężonym km-ów kal. 8 mm.
Fot. Statens Sjöhistoriska Museum

mi ograniczeniami wymiany handlowej z Niemcami, wstrzymaniu zezwolenia na tranzyt wojsk niemieckich przez terytorium Szwecji.

W końcowym okresie wojny tj. w 1944 roku Alianci wywierali bardzo silne naciski na władze neutralnej Szwecji aby udostępniły one lotniska na terytorium Szwecji dla ich lotnictwa bombowego. Udostępnienie tych lotnisk w znacznym stopniu zwiększyłoby efektywność wykonywanych nalołów na terytorium Niemiec. Mimo silnych nacisków i stosunkowo słabej pozycji Niemiec w tym okresie, Szwecja odmówiła takim żądaniom. Alianci naciskali także na ograniczenie eksportu rudy żelaza do Niemiec do 7,5 mln ton oraz wstrzymania kredytów dla państw osi.

Mimo swego peryferyjnego położenia i neutralności Szwecja odegrała ważną rolę w II wojnie światowej. Zachowanie przez cały okres wojny neutralności wynikało z uwarunkowań zewnętrznych tj. zainteresowania głównych aktorów wydarzeń (Niemiec, Wielkiej Brytanii, ZSRR) neutralnością Szwecji. Dla Niemców neutralność Szwecji gwarantowała systematyczne i na odpowiednim poziomie dostaw rudy żelaza oraz łożysk tocznych i kulowych. Ponadto zapewnienie bezpieczeństwa żegluga spoczywało na szwedzkiej marynarce wojennej. Dla Aliantów oznaczała, że potencjał przemysłowy i żeglugowy oraz surowce naturalne Szwecji nie zostaną włączone do potencjału wojennego III Rzeszy. Należy jednak przedstawić opinie znawców gospodarczych aspektów II wojny światowej którzy twierdzą, że bez szwedzkiej rudy żelaza III Rzesza nie rozbudowałaby swoich sił zbrojnych w takim wymiarze, by rozpocząć II woj-

nę światową i prowadzić ją przez ponad pięć i pół roku.

Aspekty wewnętrzne są nie mniej ważne, potencjał obronny był tak duży, że Niemcy mając gwarancję rytmiczności dostaw surowców i produktów przemysłowych uświadomili sobie, że zaatakowanie Szwecji wiązałoby się z dużymi startami oraz przez okres który oceniano na 6 miesięcy radykalnego obniżenia dostaw strategicznego surowca jakim była ruda żelaza. Nie do przecenienia jest rola jaką odegrała dyplomacja szwedzka która przez cały okres wojny prowadziła bardzo elastyczną politykę zagraniczną oraz umiejętnie zachowywała równowagę w relacjach między państwami koalicji antyhitlerowskiej i państwami Osi. Można wysunąć tezę, że deklaracja neutralności połączona z siłami zbrojnymi, potencjałem gospodarczym oraz zainteresowaniem innych państw neutralnością były tymi elementami które sprawiły, że Szwecja mogła zachować neutralność przez cały okres wojny. ●

Bibliografia

1. Gade J.A., *The Swedish Navy*, „Proceedings”, September 1944, Naval Institute, s. 1129-1135.
2. Hessler W., *Sweden's armed neutrality*, „Proceedings”, January 1955, Naval Institute, s. 39-49.
3. Czarny R., *Neutralność Szwecji w świetle doświadczeń I i II wojny światowej*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” nr 1-2/1992, s. 26-39.
4. Raeder M., *Moje życie*, Wyd. Finna Gdańsk 2001 s. 389-390.
5. Dönitz K., *10 lat i 20 dni. Wspomnienia 1935-1945*, Wyd. Finna, Gdańsk 1997, s. 460-461.
6. Pertek J., *Morze w ogniu 1939-1945*, Wyd. Poznańskie 1970, Poznań, s. 170.
7. Skinder-Suchcitz T., *Polskie okręty*, s. 61 na podstawie Public Record Office: ADM116/4064
8. http://www.mareud.mine.nu/Postcard/navy_postcard/swedenbattleship.htm

Brytyjski lotniskowiec „Ark Royal”

część IV

Ark Royal po feralnym trafieniu. Na dziobie widoczne samoloty torpedowe Fairey „Swordfish”. Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki



Siergiej W. Patjanin (Rosja)

Polowanie na „Bismarck”

Operacja Royal Navy przeciwko okrętowi liniowemu *Bismarck* weszła na trwałe do annałów historii działań morskich. Została już ona dokładnie przedstawiona w licznych książkach i artykułach prasowych, w związku z czym, skoncentrujemy swoją uwagę przede wszystkim na udziale w niej *Ark Royal* i jego grupy lotniczej.

W dniu 18 maja 1941 roku *Bismarck* i *Prinz Eugen* wyszły z Gotenhafen (Gdynia) z zadaniem przedarcia się na Atlantyk, gdzie miały zwalczać aliancką żeglugę. 24 maja w piorunującym starciu na Drodze Duńskiej Niemcy zatopili chlubę Royal Navy – krążownik liniowy *Hood*. Jeszcze tego samego dnia wieczorem *Bismarck* został zaatakowany przez 9 maszyn „Swordfish” 825 sqn z lotniskowca *Victorious*, odnosząc drobne uszkodzenia, zdołał się jednak oderwać od ścigających go okrętów Floty Metropolii. Przez 2 doby Brytyjczycy prowadzili nerwowe poszukiwania. Gdy rankiem 26 maja niemiecki pancernik został odnaleziony przez „Catalinę” 209 sqn Coastal Command, okazało się, że w najbliższej odległości od poszukiwanego znajduje się zespół „H”.

W dniach 19-22 maja zespół przeprowadził z powodzeniem kolejną operację przerzutu myśliwców na Malte, a o świ-

cie 24-go otrzymał informację o prze-rwaniu się niemieckich jednostek na Atlantyk, wobec czego z pełną prędkością ruszył na północ. Przeciwny wiatr, który zmienił się w sztorm zmusił Somerville do odesłania niszczycieli do Gibraltaru i obniżenia prędkości do 17 węzłów. Bez zabezpieczenia przeciwpodwodnego myśliwi omal sami nie stali się ofiarami. Brytyjczyków odkrył przypadkowo okręt podwodny *U 556*, przy czym *Ark Royal* i *Renown* szły prostym kursem, bez zrygnowania i niemiecka jednostka znalazła się w bardzo komfortowej sytuacji. „Mogłem zając pozycję między nimi i razić oba cele równocześnie” – napisał w dzienniku wachtowym d-ca kpt.-lt. Wohlfarth. Na szczęście dla Brytyjczyków *U 556* zdołał już wcześniej zużyć cały swój zapas torped.

Rankiem 26 maja para samolotów rozpoznawczych z *Ark* nawiązała kontakt z *Bismarckiem*, i na lotniskowcu rozpoczęły się przygotowania do startu grupy uderzeniowej. Pościg poważnie opustoszył zbiorniki paliwa brytyjskich okrętów, tak że kierujący operacją adm. Towey wydał nawet rozkaz przerwania pościgu za niemiecką jednostką, o ile do północy nie uda się obniżyć jej prędkości. Zespół „H” szedł kursem równoległym z Niemcami w odległości 50 Mm na północny zachód. Somerville

wysłał do przodu *Sheffielda* z zadaniem wykrycia *Bismarcka* i stałego podążania za jego rufą. O decyzji tej na skutek nieporozumienia nie został powiadomiony d-ca *Ark Royal*, skutkiem czego omal nie doszło do tragedii.

O 14:50 z pokładu lotniskowca wystartowało 15 „Swordfishów”, prowadzonych przez kmdr ppor. Stewart-More’a. Po 40 minutach prosto na kursie odnaleziono okręt nawodny. Nikt nie oczekiwał kontaktu z *Bismarck* tak szybko, ale na odprawie pilotów poinformowano, że na trasie niema żadnych innych okrętów, zatem samoloty torpedowy ruszyły do ataku na...*Sheffielda*. Pierwsza torpeda przeszła za rufą celu. Dwie kolejne eksplodowały, ledwo dotknęły powierzchni morza, zamontowane w nich zapalniki magnetyczne zadziałały przed czasem. „Wrogi” okręt zachowywał się co najmniej dziwnie: nie otwierał ognia, a jedynie wspaniale manewrował, unikając jeszcze dalszych 6 torped. Jedynie 3 pilotów, którzy rozpoznali w „nieprzyjacielu” własny krążownik, wstrzymało się od ataku. Już w drodze powrotnej samoloty odebrały przekazany otwartym tekstem sygnał: „Uwaga! Pierwszy na waszym kursie będzie *Sheffield*”.

Mimo silnego falowania, wszystkie „Swordfishy” pomyślnie wylądowały.

Pod jednym względem nieudany atak był na rękę Brytyjczykom, a mianowicie pokazał nieprzydatność zapalników magnetycznych. Zamiast nich w następnych podwieszanych do samolotów torpedach montowano kontaktowe zapalniki oraz zmniejszono głębokość torped do 7 m. Dowodzenie drugą falą powierzono kmr ppor. Tim Coode. Na załogach samolotów torpedowych ciążyła ogromna odpowiedzialność. „Wszyscy rozumieli, – pisze L. Kennedy – są ostatnią nadzieją zarówno floty jak i całej Anglii, bowiem jeśli nie zdołają zatrzymać *Bismarck*, nikt już nie będzie tego mógł zrobić”.

O godz. 19:10 „Swordfish” kmr ppor. Coode’a oderwał się od pokładu, za nim podążało jeszcze 14 maszyn. Po godzinie lotu grupa minęła *Sheffielda*. Z krążownika zasygnalizowano: „Przeciwnik w odległości 12 Mm prosto na kursie”. Pogoda w rejonie celu była wstrętą. Górna krawędź chmur uniosła się na 3500 m, zaś dolna znajdowała się prawie na poziomie morza. Z powodu zachmurzenia został naruszony szyk samolotów torpedowych, do ataku nie przystępowały kluczy czy pary, lecz pojedyncze maszyny. Coode, którego torpeda chybiła celu, uznał, że pozostałe samoloty nie mogły odnaleźć niemieckiego okrętu liniowego i przed powrotem na lotniskowiec przesłał radiogram: „Wszystko wskazuje, że nie osiągnięto trafień”. Meldunek przyjęty na flagowcu adm. Towey, spowodował gorycz i rozczarowanie oficerów jego sztab. Jednak załamywać się było jeszcze za wcześnie.

4 „Swordfishy” wynurzyły się z chmur za rufą *Bismarcka* i zaatakowały go z lewej burty. Okręt liniowy prowadził silny ogień przeciwlotniczy, jeden z samolotów został poszatkowany odłamkami, a jego pilot i obserwator ranni, zaś wszystkie zrzucone torpedy minęły cel. Por. Bill zgubił w chmurach swoich towarzyszy, wobec czego zawrócił do *Sheffielda* aby uzyskać nowy namiar na przeciwnika. Zachodząc od dziobu z lewej burty, nie bacząc na gęstą ścianę ognia, Bill zrzucił swoją torpedę w odległości 750 m. Wychodząc z ataku zauważył ogromny słup wody w środkowej części okrętu. Torpeda wybuchła na pancerzu burtowym, raniąc kilku członków załogi, jednak nie to było najgorsze. Klucz por. Godfrey-Faussetta zaatakował z prawej burty. Samoloty leciały tak nisko, że znalazły się w martwej strefie rufowych automatycznych dział kal. 37 mm pancernika i zdołały celnie zrzucić torpedy. Torpedy dosięgły cel w rejonie stanowiska rufowego dal-

mierza. W tym momencie *Bismarck* wykonywał zwrot w lewo i jego ster został zaklinowany w położeniu 15° na lewą burtę. Eksplozja zniszczyła rufowe stanowisko hydroakustyczne, z którego woda tunelem wałów napędowych przedostała się do pomieszczenia maszynowni lewej burty.

Po powrocie załogi samolotów torpedowych zostały zebrane w celu złożenia relacji, po czym kmr Maund zameldował Somerville’owi i Towey’owi „Prawdopodobnie, jedno trafienie w lewą burtę”. Po pół godzinie z lotniskowca nadszedł nowy radiogram: „Możliwe jeszcze jedno trafienie w prawą burtę”. Do tego czasu Towey otrzymał już meldunek z *Sheffield*, że *Bismarck* wykonał dwukrotnie pełną cyrkulację, co mogło świadczyć o uszkodzeniu urządzeń sterowych. To był sukces! W kierunku przeciwnika zmierzała 4 Flotylla Niszczycieli, do walki przygotowywały się okręty liniowe i krążowniki Floty Metropolii.

Finałowy akt dramatu rozegrał się następnego ranka. *King Georg V* i *Rodney* prowadząc ostrzał spowodowały poważne uszkodzenia *Bismarcka*. Okręty Somerville’a pamiętając los *Hooda* nie uczestniczyły w pojedynku. Brytyjczycy nie zamierzali ryzykować utraty *Renown*, posiadającego jeszcze słabsze opancerzenie. O godz. 09:30 z pokładu *Ark* wystartowała grupa „Swordfishów” aby dobić przeciwnika jeszcze jednym atakiem torpedowym. Samoloty pojawiły się nad okrętem w trakcie pojedynku artyleryjskiego i powróciły na lotniskowiec. Gdy zamilkł główny kaliber niemieckiej jednostki, krążownik *Devonshire* zbliżył się do przeciwnika i odpalił 2 torpedy. Obecnie nie ma już sensu rozstrząsać, czy torpedy postawiły przysłowiową kropkę nad losem pancernika, czy też jak chcą inni, Niemcy dokonali samozatopienia. Fakt pozostaje faktem – *Bismarck* poszedł na dno, zabierając z sobą 2106 ludzkich istnień.

Nie ulega wątpliwości, że udział w sukcesie operacji miały różnorodne siły Royal Navy – okręty, samoloty, brzegowe służby nasłuchu radiowego. Decydującym jednak czynnikiem, pozwalającym pozostałym w tyle okrętom liniowym dopaść wroga, były samoloty torpedowe *Ark Royal*.

Znów Malta

W drugiej połowie 1941 roku w znaczący sposób spadła aktywność niemieckiego lotnictwa w centralnej części Morza Śródziemnego. Większość jednostek odeszła na front wschodni,

a X Korpus Lotniczy został przeniesiony do Grecji. Wykorzystali to Brytyjczycy i wznowili pomoc dla garnizonu Malty. Mimo stałego zagrożenia ze strony włoskiego lotnictwa i floty, ze wschodu i zachodu przerywały się do wyspy konwoje i pojedyncze statki. Ciężkie straty, jakie ponosiło lotnictwo Malty, wymagały regularnego uzupełniania parku samolotów, stąd też dostawy myśliwców na wyspę stały się najważniejszym zadaniem, jakie stanęły przed zespołem „H”. Największą liczbę „operacji lotniczych” przeprowadzono w czerwcu.

Somerville opracował nowy plan, zgodnie z którym w punkcie spotkania myśliwce z lotniskowca miały przejmować startujące z Gibraltaru dwusilnikowe maszyny i odprowadzać je na Maltę. W dniu 4 czerwca ze Zjednoczonego Królestwa przyleciało 9 maszyn typu „Blenheim”, a następnego dnia *Renown*, *Ark Royal*, *Furious* i 6 niszczycieli wyszły na wschód. 6 czerwca 48 „Hurricane’ów”, eskortowanych przez bombowce szczęśliwie osiągnęło Maltę. W drodze powrotnej Mervin Johnson z obserwatorium Shaw, przeprowadził rozpoznanie Mers el-Kébir. Brytyjczycy przygotowywali operację przeciwko siłom Vichy w Syrii i obawiali się, że może zostać tam skierowany *Dunkerque*. Okazało się jednak, że okręt liniowy znajdował się na starym miejscu.

Operacja w Syrii rozpoczęła się 7 czerwca. Obawiając się odwetowych nalotów francuskich bombowców na Gibraltar, następne 4 dni zespół „H” spędził na Atlantyku, gdzie jego skład opuścił *Sheffield*, który odszedł na remont do metropolii⁵. W dniu 9 czerwca eskadra spotkała się z lotniskowcem *Victorious* idącym z metropolii z kolejną partią „Hurricane’ów” dla Malty. W Gibraltarze myśliwce zostały rozdzielone między oboma lotniskowcami, poza tym dokonano „rotacji” eskadr samolotów torpedowych. Na *Victorious* przekazano zasłużony 820 sqn, bazujący na *Ark* od października 1939 roku. W zamian zaokrętowano 825 sqn, uzbrojony w „Swordfishy” wyposażony w radary. W dniu 13 czerwca *Renown*, *Ark Royal*, *Victorious* i 6 niszczycieli wyszły na wschód. Następnego dnia z pokładów lotniskowców wystartowało 47 „Hurricane’ów”. Maltę osiągnęły 43 myśliwce, 3 spadły do morza, a jeden stracił orientację i przymusowo lądował w Tunisie. Zespół niezauważenie przekroczył linie

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

Udział <i>Ark Royal</i> w operacji przerzutu myśliwców na Maltę						
Nazwa operacji	Data przeprowadzenia	Lotniskowce	Data startu samolotów	Ogółem wystartowało	Osiągnęło Maltę	Samoloty towarzyszące
1940 rok						
„Hurry”	31.07 – 04.08	<i>Argus</i> , <i>Ark Royal</i> *	02.08	12	12	2 „Skua”
„White”	15-20.11	<i>Argus</i> , <i>Ark Royal</i> *	16.11	12	4	3 „Skua”
1941 rok						
„Winch”	02-05.04	<i>Ark Royal</i>	03.04	12	12	3 „Skua”
„Dunlop”	24-28.04	<i>Ark Royal</i>	27.04	20	20	3 „Fulmar”
„Splice”	19-22.05	<i>Ark Royal</i> , <i>Furious</i>	21.05	48	48	•
„Rocket”	05-07.06	<i>Ark Royal</i> , <i>Furious</i>	06.06	35	35	9 „Blenheim”
„Tracer”	13-15.06	<i>Ark Royal</i> , <i>Victorious</i>	14.06	47	43	4 „Hudson”
„Railway” (1)	26-28.06	<i>Ark Royal</i>	27.06	22	22	• „Blenheim”
„Railway” (2)	29.06 – 01.07	<i>Ark Royal</i> , <i>Furious</i>	30.06	35	35	•
„Status” (1)	08-10.09	<i>Ark Royal</i>	09.09	14	14	2 „Blenheim”
„Status” (2)	10-14.09	<i>Ark Royal</i> , <i>Furious</i>	13.09	45	45	7 „Blenheim”
„Perpetual”	10-14.11	<i>Ark Royal</i> , <i>Argus</i>	12.11	37	34	7 „Blenheim”
Wszystkie dostarczone myśliwce – Hawker „Hurricane” *W operacjach „Hurry” i „White” <i>Ark Royal</i> zapewniał zabezpieczenie i samoloty towarzyszące jednak sam myśliwców na pokład nie przyjmował.						

dozoru włoskich okrętów podwodnych i 15 czerwca powrócił do bazy.

Doba odpoczynku i Somerville wyprowadził eskadrę na Atlantyk, potem powrót, krótki odpoczynek i znów na wschód. Tym razem dostarczonych przez *Furious* „Hurricane” było tak wiele, że operację trzeba było przeprowadzić w dwóch etapach. W czasie pierwszego wyjścia na Maltę przerzucono 22 samoloty, po czym okręty powróciły po kolejną partię maszyn. 30 czerwca z *Ark* wystartowało 26 myśliwców, a z *Furious* jedynie 9. Ostatni, dziesiąty samolot zahaczył przy starcie skrzydłem o mostek i stanął w płomieniach. W wyniku pożaru zginęło 7 oficerów i 7 marynarzy, a pozostałe 8 „Hurricane” powróciło wraz z okrętem do Gibraltaru, z tym jednak, że 2 samoloty trzeba było skasować z uwagi na brak możliwości ich naprawy.

Po przeprowadzeniu szeregu udanych operacji przerzutu myśliwców na Maltę, pilny problem jej obrony został rozwiązany. Główny udział w tym przypadł okrętom zespołu „H”. O ile w styczniu na wyspie było raptem 15 myśliwców, to jedynie w czerwcu na maltańskie lotniska przybyło 135 maszyn. „Obecnie jest całkiem jasne – pisze S. Roskill – że gdyby nie udało się wówczas zorganizować dostaw na wyspę myśliwców za pomo-

cą lotniskowców, Malta przestała by odgrywać istotną rolę, a być może wpadła w ręce nieprzyjaciela”.

Wyspa nadal jednak potrzebowała paliwa, wyposażenia i sprzętu wojennego, stąd też Admiralicia postanowiła przeprowadzić konwój, składający się z 7 transportowców z 5000 żołnierzy i 50 000 t ładunku na pokładach. Eskortę stanowił zespół „H” (*Renown*, *Ark Royal*, debiutant – krążownik *Hermione* i 8 niszczycieli), któremu dodatkowo przydzielono okręt liniowy *Nelson*, krążowniki *Arethusa*, *Edinburgh*, *Manchester*, szybki stawiacz min *Manxman* i 8 niszczycieli. Okręty te stanowiły zespół „X” pod dowództwem viceadm. Sufreta.

Operacja pod kryptonimem „Substance” rozpoczęła się tym, że po opuszczeniu Gibraltaru 21 lipca transportowiec *Linester* wszedł na mieliznę i nie mógł kontynuować rejsu. Następnego dnia na południe od Balearów zespół został odkryty przez włoskie okręty podwodne *Alagi* i *Diaspro*, przy czym ten ostatni przeprowadził bezskuteczny atak torpedowy. Supermarine uznała, że przeprowadzana jest kolejna operacja przerzutu samolotów, co spowodowało, że włoska flota nie wyszła w morze. Gdy 23 lipca stwierdzono obecność konwoju w rejonie przylądka Bon, jedyna siła zdolna przeszkodzić w jego dalszym

przejściu, okazało się lotnictwo. Myśliwce *Ark Royal* czekała ciężka praca.

O godz. 09:00 radar zasygnalizował pierwszą falę ataku – 9 maszyn SM.79 zbliżających się na średnim pułapie. W odległości 20 Mm od konwoju oczekiwało je co najmniej 11 samolotów typu „Fulmar” (z 21 znajdujących się na pokładzie). Nieprzyjacielskie bombowce poruszały się tak szybko, że Brytyjczycy zdołali zestrzelić jedynie 2 z nich, a kolejna 2 uszkodzić. Ogień włoskich strzelców pokładowych był morderczy – 3 myśliwce ciągnąc za sobą warkocz dymu runęły do morza (wszystkie załogi uratowano). Później pojawiła się grupa bombowców Z.1007bis, lecących na zdecydowanie wyższym pułapie. Pięć brytyjskich myśliwców zaczęło nabierać wysokości, tym samym siły obroncy zostały rozproszone. W tym samym czasie na małej wysokości, niezauważone przez radar, do konwoju zbliżało się kolejne 7 Savoi, które zdołały celnie zrzucić torpedy. Krążownik *Manchester* i niszczyciel *Fearless* zostały storpedowane, a *Firedrake* trafiony bombą. Na krążowniku przestały działać 3 z 4 zespołów turbin, wobec czego Somerville nakazał jednostce wracać wraz z *Firedrake* do Gibraltaru. Z uwagi na skalę uszkodzeń *Fearless* zatopiono. Piloci zdołali, co prawda zestrzelić 2 maszyny

z niewielkiej atakującej grupy, ale była to słaba pociecha.

Podstawowa różnica w stosunku do wcześniejszych operacji polegała na tym, że Somerville miał spotkać się ze statkami wracającymi z Malty do Gibraltaru. Z tego powodu wieczorem 23-go pozostawił konwój pod opieką zespołu „X” wiceadm. Sufret, a sam z zespołem „H” odszedł na zachód, obchodzą następnego dnia wyspę Galite by o świcie 25-go ponownie znaleźć się w rejonie przylądka Bon. Tam obie eskadry połączyły się, a z *Ark* wystartowało 6 „Swordfishów”, skierowanych na Maltę w celu wzmocnienia stacjonującego na wyspie 830 sqn.

Dzień rozpoczął się od tego, że por. Grant na oczach całego dywizjonu zestrzelił jedną z maszyn rozpoznawczych Cant Z.506, a około godz. 11:00 patrolujący przestrzeń powietrzną klucz z 808 sqn wdał się w zacięty pojedynek z 20 włoskimi bombowcami. Myśliwce zestrzeliły 4 samoloty, a uszkodziły dalsze 2, tracąc przy tym 2 własne maszyny, por. Kindersley i jego obserwator zginęli. Później ataków już nie odnotowano i 27 lipca okręty powróciły do Gibraltaru.

Operacja „Substance” udała się, choć w wyniku wejścia na mieliznę *Linester* i uszkodzenia *Manchester* ponad 1700 ludzi, głównie pilotów i personelu naziemnego RAF, nie dotarło na Maltę. Postanowiono przekierować ich na pokład *Arethusa*, *Manxman* i 3 niszczycieli. Okręty te wyszły w morze 31 lipca. Zespół „H” zapewniał eskortę, przy czym niszczyciele *Cossack* i *Maori* przy wsparciu 9 „Swordfishów” ostrzelały lotnisko Algero na Sycylii, a krążownik *Hermione* staranował i zatopił włoski okręt podwodny *Tembien*. Po powrocie do Gibraltaru krążownik liniowy *Renown* odszedł do Wielkiej Brytanii na remont, a Somerville przeniósł swoją flagę na *Nelson*. Z legendarnego „Śródziemnomorskiego trio” na Morzu Śródziemnym pozostał jedynie *Ark Royal*.

W końcu sierpnia zespół „H” w ścisłej współpracy z okrętami podwodnymi przeprowadził odważną operację dosłownie „pod nosem” przeciwnika. Głównym „aktorem” był szybki stawiacz min *Manxman*. Okręt ucharakteryzowany na francuskiego lidera niszczycieli, podszedł skrycie w nocy 24 sierpnia w rejon włoskiej bazy Livorno, gdzie postawił 70 magnetycznych i 70 kotwicznych min. Myśliwce z *Ark* zestrzeliły niemiecki Ju 52, a „Swordfish” bombardowały lotniska na półno-

cy Sycylii. Choć włoskie dowództwo otrzymało meldunek od rozpoznania agenturalnego o wyjściu brytyjskich sił z Gibraltaru, jednak uznało, że Brytyjczycy przeprowadzają konwój na Maltę. Na przechwycenie konwoju wyszedł w morze potężny włoski zespół – 2 najnowsze okręty liniowe, 4 ciężkie krążowniki i 19 niszczycieli. Siły te spędziły bezmyślnie 2 doby w morzu, a na dobitkę 25 sierpnia brytyjski okręt podwodny *Triumph* storpedował krążownik *Bolzano*.

W początkach września *Ark Royal* i *Furious* w trakcie dwóch wyjść w morze przerzuciły dużą partię myśliwców na Maltę – tego typu operacje stały się już w pełni normalnymi. W końcu miesiąca na wyspę skierowano duży konwój.

Operacja pod kryptonimem „Halberd” polegała na przeprowadzeniu 9 statków, na pokładach których znajdowało się ponad 2600 żołnierzy. Eskortę stanowiły okręty liniowe *Prince of Wales* (flagowy kontradm. Curteis), *Rodney*, krążowniki *Kenya*, *Edinburgh*, *Sheffield* i *Euryalus* i 12 niszczycieli. Poza tym jeszcze siły zespołu „H”!

Włosi pierwsze informacje o ruchu dużej liczby jednostek pływających otrzymali od francuskiego samolotu komunikacyjnego. W dniu 26 września kontakt z Brytyjczykami nawiązał rozpoznawca lotniczy. Na trasie konwoju rozwinięto 11 okrętów podwodnych, a na wyspie Pantelleria do akcji przygotowywały się kutry torpedowe, wieczorem zaś wyszły w morze okręty liniowe *Littorio* i *Vittorio Veneto*, 5 krążowników i 14 niszczycieli pod dowództwem adm. Jachino. Zespół miał spotkać się z przeciwnikiem między Sycylią a wybrzeżem afrykańskim.

W dniu 27 września, gdy konwój znajdował się w odległości 90 Mm od Sycylii, rozpoczęły się ataki lotnicze. W tym przypadku grupa myśliwska na pokładzie *Ark Royal* została wzmocniona do 27 maszyn „Fulmar”, najwięcej w czasie całej kariery. W południe radar *Hermione* wykrył cel powietrzny w odległości 30 Mm od okrętów. Samoloty Fiat BR.20 i Savoia-Marchetti SM.84 leciały na bardzo małej wysokości pod eskortą 6 maszyn CR.42. Na przechwycenie zespołu wystartowało 8 myśliwców „Fulmar”. Z hangaru wyprowadzono pośpiesznie jeszcze kolejnych 7 i lotniskowiec ustawił się pod wiatr, aby maksymalnie przyspieszyć ich start, jednak mimo wszystko nie zdołano wysłać ich w powietrze do momenty, gdy samoloty

przeciwnika osiągnęły zewnętrzny pierścień ochrony. Jeden samolot torpedowy zestrzelono, a wiele zostało uszkodzonych, jednak w walkach powietrznych zginął kpt. Watson. Jedynie 6 samolotów SM.84 zdołało przebić się do transportowców, jednak 2 z nich padły ofiarą ognia artylerii plot, a kolejnego w chwili wychodzenia z ataku „załatwiły” myśliwce. Włoski nalot nie przyniósł żadnych rezultatów.

Nie minęło pół godziny jak na kursie zespołu znalazła się druga grupa nieprzyjacielskich samolotów. W powietrzu znajdowało się wówczas 11 maszyn „Fulmar”. Zdołały one zestrzelić jednego „Włocha”, jednak 3 samoloty BR.20 przebiły się przez ochronę i zdecydowanie zmierzały w kierunku *Nelsona*. Jak pisał William Jameson: „leciały one, niemal ocierając się o maszty, tak, że obsługa dział plot. nie mogła do nich strzelać w obawie by nie uszkodzić własnych okrętów”. Jeden Fiat wpadł do wody obok przechodzącego niszczyciela, torpeda z drugiego przeszła w odległości 100 m od okrętu liniowego, a trzeci trafił w dziobową część *Nelsona*, jednak w tym momencie sam stanął w płomieniach. Flagowiec zespołu „H” został uszkodzony, jednak utrzymał swoje miejsce w szyku.

Trzecia fala, również składająca się z SM.84 nie przejawiała szczególnej chęci przebicia się do konwoju. Jedynie 3 samoloty torpedowe osiągnęły pozycję dogodną do zrzutu torped, jednak wówczas jeden z nich został strącony przez myśliwiec, a drugi padł ofiarą ognia artyleryjskiego. Dla obsługi dział plot. był to bardzo napięty dzień, na swoje konto zdołali zapisać 4 samoloty torpedowe i ku ubolewaniu również 2 typu „Fulmar”.

O godz. 14:15, gdy trwało jeszcze odpięcie trzeciego nalotu, przyszedł komunikat z samolotu rozpoznawczego z Malty, mówiący o zmierzających na południe nierozpoznanych okrętach. Somerville rozkazał by Curteis z 2 okrętami liniowymi wyszedł im naprzeciw. Przeciwników dzielił dystans raptem 50 Mm, co oznaczało, że do starcia mogło dojść w ciągu godziny. O godz. 14:30 adm. Jachino nie dysponując żadnymi informacjami własnych sił powietrznych o położeniu i składzie brytyjskiego zespołu (jak również eskortą myśliwską) zawrócił. Wkrótce „Swordfish” z *Ark* zdołał nawiązać kontakt z włoską eskadrą, a o 15:40 z pokładu lotniskowca wystartowała grupa uderzeniowa licząca 12 samolotów torpedowych z 825



Przechrzył na prawa burtę nadal się powiększa, lecz akcja ratownicza trwa nadal.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki

sqn i 816 sqn, eskortowana przez 4 „Fulmary”, jednak nie udało jej się odnaleźć przeciwnika. Około 17:00 Curteis otrzymał rozkaz powrotu do konwoju.

O 18:55 *Nelson* i *Ark Royal* wraz z kilkoma niszczycielami zawróciły do bazy. W zapadającym zmroku Włosi przeprowadzili jeszcze 4 ataki lotnicze na pozbawiony oskomy myśliwców konwój, w których rezultacie zdołali storpedować i zatopić transportowiec *Imperial Star* (12 437 BRT). Zespół „H” osiągnął Gibraltar dopiero 30 września, bowiem z powodu uszkodzeń *Nelson* nie mógł rozwijać prędkości ponad 15 węzłów. Było to na rękę włoskim okrętom podwodnym, które trzykrotnie bezskutecznie atakowały brytyjskie okręty, co więcej w trakcie tych akcji utraciły *Adua*, który został zatopiony przez niszczyciele *Gurkha* i *Legion*.

Poprawa położenia Malty pozwoliła na realizację planu przebazowania na wyspę grupy krążowników i niszczycieli, których zadaniem było prowadzenie aktywnych działań na liniach włoskiej komunikacji. W dniu 14 października do Gibraltaru przybyły wydzielone w tym celu krążowniki *Aurora* i *Penelope*. Wraz z niszczycielami *Lance* i *Liveley* utworzyły one zespół „K”. po dwóch dniach wyszły one w morze wraz z eskadrą Somerville’a, który po uszkodzeniu *Nelsona* przeniósł swoją flagę na „bliźniaczy” *Rodney*. Na pokładzie *Ark Royal* znajdowało się 11 samolotów torpedo-

wych „Albacore” z 828 sqn, które należało przerzucić na Maltę. Zadanie zostało wykonane, „Albacore” pilotowane przez 2 „Swordfishe” osiągnęły wyspę 18-go, zaś 21-go dotarły tam okręty, co więcej maszyny typu „Fulmar” zdołały stracić 2 włoskie samoloty. Pojawienie się zespołu „K” w istotny sposób zmieniło sytuację na lokalnym teatrze wojennym. W dniu 8 listopada zespół rozgromił idący do Benghazi włoski konwój, co gen. Rommel podsumował w meldunku do niemieckiego dowództwa, że połączenia morskie z Północną Afryką zostały całkowicie przerwane.

Ostatni rejs

W ciągu ostatniego roku *Ark Royal* uczestniczył nieprzerwanie w działaniach wojennych. Okręt wymagał gruntownego remontu, stąd też wszyscy na pokładzie oczekiwali, że na Boże Narodzenie będą w domu. Przed powrotem do metropolii lotniskowiec miał uczestniczyć w jeszcze jednej operacji.

Wieczorem 10 listopada zespół „H” rozpoczął operację pod kryptonimem „Perpetual” – rutynową dostawę myśliwców na Maltę. Poza *Ark* i *Argus* w morze wyszedł również po powrocie z remontu okręt liniowy *Malaya*, na którym podniósł swoją flagę Somerville, *Hermione* oraz 7 niszczycieli. Następnego dnia myśliwce nie mogły wystartować z pokładu lotniskowców z uwagi na złą pogodę w Gibraltarze, blokują-

cą start eskortujących maszyn „Blenheim”. Start myśliwców nastąpił około południa 12 listopada, po czym eskadra zawróciła do Gibraltaru. Jej kurs przebiegał przez rejon rozwinięcia nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Warto wspomnieć, że w październiku 1941 roku Niemcy w rezultacie wielokrotnych prób włoskiego dowództwa przerzucili na Morze Śródziemne kilka U-bootów. Tak, że tym razem Brytyjczycy mieli do czynienia z doświadczonym i niebezpiecznym przeciwnikiem, co potwierdził nieszczęsny dzień 13 listopada.

Wszystko zaczęło się od tego, że o godz. 04:13 nastąpił wybuch na kilwaterze niszczyciela *Legion*. Tak zakomunikował swą obecność *U 205* pod dowództwem kpt.-lt. (kpt.) Reschke. Odpalił on 3 torpedy obierając za cel *Ark Royal* i zgodnie z meldunkiem niemieckich podwodników wszystkie osiągnęły cel, topiąc lotniskowiec i eskortujący go niszczyciel. Meldunek ten nie odpowiadał prawdzie, jednak przez pewien czas Niemcy przypisywanie Reschke zatopienie *Ark*, rzeczywisty bohater – dowódca *U 81* kpt.-lt. Friedrich Guggenberger, nie pretendował do tego zwycięstwa.

U 81 dopiero co sforсоваł Cieśninę Gibraltarską i od razu taki cel! O godz. 15:37 Guggenberger odpalił z dalszej odległości salwę ze wszystkich 4 działobowych wyrzutni, obierając sobie za cel okręt liniowy. Żadnych rezultatów jednak nie zaobserwowano, wobec cze-



Bardzo interesujące ujęcie pokładu *Ark Royal* w trakcie akcji ratowniczej.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki

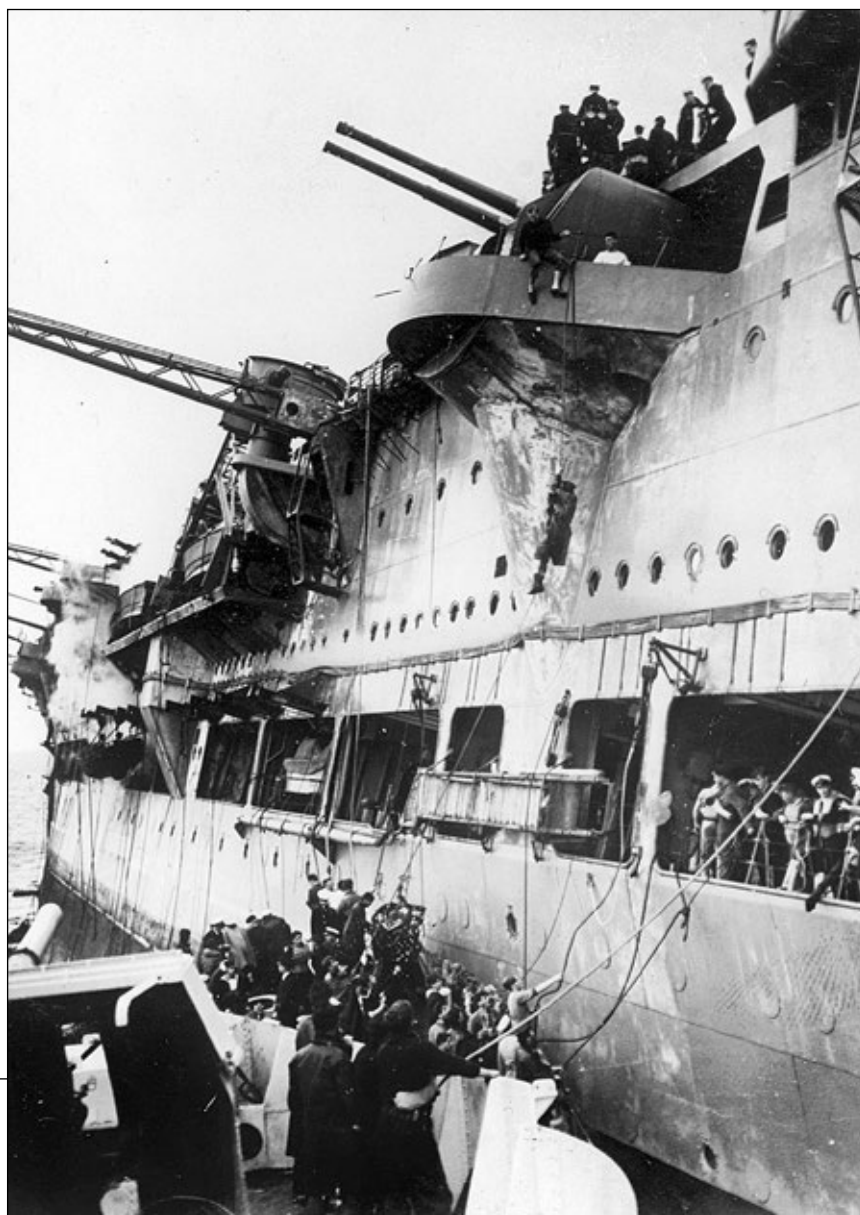
go okręt podwodny zanurzył się głębiej, jednak po pewnym czasie usłyszano eksplozję, a po chwili jeszcze jedną. Było to podstawą meldunku o uszkodzeniu *Malaya*. Dopiero w końcu miesiąca niemiecki wywiad ustalił rzeczywiste rezultaty ataku.

Brytyjczycy podjęli wzmożone środki ostrożności. W powietrzu patrolowało przez cały czas co najmniej 6 „Swordfishów” uzbrojonych w bomby głębinowe, a z niszczycieli wielokrotnie docierały meldunki o fałszywych kontaktach akustycznych. Mimo zastosowania wszystkich tych środków, w przypadku obu rzeczywistych kontaktów nie zauważono ani samych okrętów podwodnych, ani też śladów torped.

O godz. 15:29 z pokładu *Ark Royal* wzbiła się kolejna grupa 6 samolotów torpedowych i 2 myśliwców, po czym okręt wrócił na swoje miejsce w szyku. O 15:41 idącym z prędkością 22 węzłów lotniskowcem wstrząsnęła silna eksplozja w rejonie wysepki na prawej burcie. Zginął jeden człowiek, który okazał się jedynym poległym na pokładzie. W poszyciu powstała wyrwa o wymiarach 40 x 9 m. Od razu uległy zalaniu przedziały kotłowni prawej burty, a od wstrząsu zatrzymały się generatory, co całkowicie pozbawiło nabierający 10° przechy-

Evakuacja załogi, koniec lotniskowca wydaje się być bliski.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki



łu okręt energii elektrycznej. Z powodu nisko położonych przewodów kominiowych woda zaczęła przedostawać się do sąsiednich przedziałów kotłowni. Całkowicie „wysiadła” łączność, zarówno radiostacja jak i wewnętrzna sieć kablowa. Przez jakiś czas okręt zachował jeszcze bieg, jednak z uwagi na nasilającą się wibrację kadłuba i zalanie pomieszczeń, kmdr Maund nakazał starszemu mechanikowi Anthony Oliverowi zatrzymanie maszyn.

W ciągu kwadransa przechył zwiększył się do 18°, tak że poziome maszyny niemal dotykały lustra wody. Maund pamiętający o przypadku *Courageous*, który spowodował duże straty w ludziach, nakazał rozpocząć ewakuację członków załogi nie zaangażowanych bezpośrednio w walkę o utrzymanie żywotności okrętu. Z uwagi na przechył nie udało się opuścić szalup. Wówczas *Legion* podszedł do lewej burty *Ark* i rozpoczął zdejmować załogę.

Oliver i szef grupy maszynistów Dixon podejmowali wszelkie możliwe starania by ocalić okręt. Dzięki planowemu kontrzatopieniu przedziałów przeciwnej burty udało się zmniejszyć

przechył do 14°. Kontrola uszkodzeń wykazała, że pomieszczenia maszynowni praktycznie nie poniosły strat, w przedziałach kotłowni lewej burty utrzymywano parę, jednak z uwagi na wzrastający przechył poziom wody w kotłach niebezpiecznie się obniżył. Około 17:00 (w godzinę i 19 minut po ataku), kotły wygaszono, a wszystkie maszyny, w tym turbogeneratory i pompy, stanęły. Energię elektryczną podawano z niszczyciela *Laforey* co pozwoliło na kontynuowanie wypompowywania wody.

Z Gibraltaru na pomoc uszkodzonemu *Ark Royal* pośpieszyły holowniki *Thames* i *Saint Jay* przy czym pierwszy z nich podszedł około godz. 21:00 i od razu rozpoczął holowanie. Z *Hermione* przybyła grupa remontowa, a kutrami powróciło na pokład część załogi ewakuowanej na *Legion*. O godz. 21:15 udało się podnieść ciśnienie pary w jednym z kotłów, a do 22:00 uruchomić 2 generatory prądotwórcze – zaczęły pracować pompy, rozbłysło światło i zaczęto przygotowania do uruchomienia lewej maszyny. O godz. 22:30 Somerville odeśłał *Malaya* do Gibraltaru, a sam prze-

szedł na pokład niszczyciela. Wszyscy mieli nadzieję, że lotniskowiec uda się uratować!

Do godz. 02:00 14 listopada *Ark Royal* powoli przesunął się na holu na zachód w otoczeniu niszczycieli i kutrów typu „ML”. Do Gibraltaru pozostało raptem 30 Mm. Udało się opanować przenikanie wody do przedziału maszynowni prawej burty. Jednak o 02:15 (w 10 godzin i 34 minuty od chwili storpedowania) z powodu krótkiego spięcia wybuch pożar w jedynej pracującej kotłowni. Ciśnienie pary gwałtownie spadło, co powtórnie spowodowało zanik zasilania elektrycznego. Zasilanie pomp energią elektryczną z niszczyciela nie przyniosło pożądanego efektu. Wody zaczęło gwałtownie przybywać. O godz. 04:00, gdy przechył osiągnął 35°, kmdr Maund rozkazał opuścić okręt. Ostatnich 250 ludzi przeszło na niszczyciele i holowniki. O godz. 04:30 skazany na zatonięcie lotniskowiec opuścił jego dowódca. Do godz. 06:00 pokład *Ark* ustawił się prawie pionowo, a wysepka zniknęła pod wodą. O godz. 06:13 (12 godzin i 49

Inne ujęcie uszkodzonego lotniskowca, lecz tym razem od dziobu.

Fot. zbiory Przemysław Wawrzycki



minut od momentu trafienia torpedy) wszystko się zakończyło – *Ark Royal* skrył się pod wodą.

Ogólna ocena projektu

Ark Royal był pierwszym brytyjskim lotniskowcem nowego pokolenia. Za jego niezaprzeczalne walory można uznać – znaczną liczebność grupy lotniczej, najsilniejszej na świecie, w chwili wejścia do służby, uzbrojenie plot., wysoką prędkość i wspaniałą dzielność morską, zabezpieczającą działanie lotnictwa pokładowego praktycznie w każdą pogodę. Pod względem liczby samolotów pokładowych pozostawał niepokonany w Royal Navy, i mógł być traktowany na równi z lotniskowcami USA i Japonii. Pod względem takiego parametru jak powierzchnia użytkowa hangarów trochę nawet przewyższał zbudowane 5 lat później okręty typu *Essex*. Obecność katapult dawała brytyjskim lotniskowcom przewagę nad ich zagranicznymi odpowiednikami. Rzeczywista liczebność brytyjskich grup lotniczych wynikała nie z możliwości lotniskowców, lecz ze słabości lotnictwa pokładowego. O ile więc w końcowej fazie wojny lotniskowce typu *Illustrious* miały na pokładzie ponad 50 maszyn zamiast etatowych 36, to na pokładzie *Ark* można by było rozmieścić do 80–100 samolotów.

Służba bojowa *Ark Royal* pełna była efektownych epizodów, jednak wypada zwrócić uwagę również na mozolną codzienną działalność, tego zasłużonego okrętu. W czasie swej krótkiej wojennej kariery okręt pokonał ponad 200 tys. Mm pod bombami i torpedami nieprzyjacielskich samolotów czy okrętów podwodnych. S. Roskill przedstawia *Ark Royal* przykład elastyczności wykorzystania sił floty i ogromnej roli lotniskowców w czasie wojny. 21 maja 1941 *Ark* dostarczył ponad dwadzieścia myśliwców na Maltę, a 6 dni później jego „Swordfish” uszkodziły *Bismarck* w odległości 450 Mm na zachód od Brestu. Operujące z pokładu lotniskowca myśliwce zestrzeliły w walkach powietrznych ponad 40 samolotów przeciwnika. Wygląda to jak kropla w morzu w porównaniu z sukcesami amerykańskich lotniskowców, na których koncie było i kilkaset zestrzeleń, trzeba jednak pamiętać, że swoje sukcesy Brytyjczycy osiągnęli w początkowym okresie wojny, gdy pozostawali stroną broniącą się i nie posiadali ani li-

czebnej ani też jakościowej przewagi nad nieprzyjacielem. W tych warunkach utrata *Ark* była ciężkim ciosem dla Royal Navy. Nie darmo adm. Somerville powiedział: „*Bez niego jestem jak ślepy żebrak bez swojego psa*”.

Mankamenty *Ark Royal* były odwrotną stroną jego zalet, choć trzeba sprawiedliwie zauważyć, że większość z nich posiadały również liczne lotniskowce tego czasu. Dość nieudane rozmieszczenie i układ przedziałów maszynowo-kotłowych wynikał z ograniczeń wypornościowych. System zabezpieczeń przeciwtorpedowych był rozbudowany, jednak jego wytrzymałość okazała się w praktyce znacznie niższa od szacowanej (ta cecha charakteryzowała wszystkie brytyjskie okręty). Jak wykazało śledztwo po utracie *Ark*, w rezultacie wybuchu torpedy zostały przerwane grodzie ochronne i woda mogła od razu trafić do życiowo ważnych przedziałów okrętu. Niskie rozmieszczenie pokładu hangarowego, który był pokładem grodzi, doprowadziło do zalania również i wyżej umieszczonych pomieszczeń. Szybkiemu rozprzestrzenianiu się wody we wnętrzu kadłuba sprzyjało połączenie wszystkich przedziałów kotłowni wspólnym przewodem kominowym oraz systemem kanałów wentylacyjnych. Głównym jednak niedociągnięciem konstruktorów, które w rezultacie pociągnęło za sobą utratę okrętu, był brak generatorów prądotwórczych napędzanych silnikami wysokoprężnymi, co spowodowało, że po przerwaniu pracy kotłów parowych, jednostka została całkowicie pozbawiona energii elektrycznej, a tym samym możliwości wykorzystania systemu odwadniającego.

Rzecz zrozumiała, wyżej podniesione niedostatki mogły zostać łatwo usunięte, jednak w sumie niezły projekt nie doczekał się swego dalszego rozwoju. Przyczyną takiego stanu rzeczy była zasadnicza zmiana poglądów Admiralicji na charakter wykorzystania lotniskowców. *Ark Royal* ze swą liczną grupą lotniczą i znacznym zasięgiem był dobry do działań na oddalonych TDW, jednak do operowania na wodach europejskich, gdzie występowało wysokie prawdopodobieństwo spotkania z nieprzyjacielskimi bombowcami, jego opancerzenie nie było dostatecznie niezawodnym. Właśnie dlatego Brytyjczycy obrali inną drogę i zwiększyli zabezpieczenie pancerne kosztem ograniczenia liczebności

zabieranych na pokład samolotów. Właśnie pancerny pokład startowy stał się znaczącym krokiem w ewolucji okrętów tej klasy. *Illustrious* na którym zamontowano go po raz pierwszy, dał początek najliczniejszej serii brytyjskich ciężkich lotniskowców. Za to nazwa *Ark Royal* przeżyła i dziś w składzie Royal Navy pełni służbę piąty okręt, który ją z dumą nosi. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

Bibliografia

1. Auphan P., Mordal J., *La marine française pendant la seconde guerre mondiale*, Paris 1957.
2. Barjot P., *Vers la marine de l'age atomique*, Paris 1955.
3. Bragadin M.-A., *The Italian Navy in World War II*, Annapolis 1957.
4. Brown D., *Carrier Operations in World War II. Vol. I – The Royal Navy 1939-1945*, London 1974.
5. Brown D., *Carrier Fighters 1939-1945*, London 1975.
6. Conway's all the World Fighting Ships 1922-1945, London 1985.
7. Ellis P., *Aircraft of the Royal Navy*, London 1982.
8. Friedman N., *British Carrier Aviation*, Annapolis 1998.
9. Jameson W., *Ark Royal 1939-1941*, London 1957.
10. Kemp P.K., *Fleet Air Arm*, London 1954.
11. Kennedy L., *Pursuit – The Sinking of Bismarck*, London 1974.
12. Lenton H.T. *British and Empire Warships of the Second World War*, London 1998.
13. Playfair I.S.O., *The Mediterranean and Middle East, Vol. I*, London 1954.
14. Polmar N., *Aircraft Carriers*, New York 1969.
15. Rohwer J., *Chronology of the War at Sea 1939-1945. Naval History of World War II*, Annapolis 1992.
16. Roskill S., *The Navy at War 1939-1945*, London 1960.
17. Shores C., Ehrengardt C.-J., Foreman J., Weiss H., Olsen B., *Fledgling Eagles*, London 1991.
18. Sturtivant R., *Fleet Air Arm at War*, London 1982.
19. Sturtivant R., *The Squadrons of the Fleet Air Arm*, London 1984.
20. Thetford O., *British Naval Aircraft 1907-1947*, London 1947.
21. Belli W.A., Penzin K.W., *Bojowyje diejstwiya w Atlantike i na Sriedizemnom morie*, Moskwa 1967.
22. Granowskij J., *Rokowyje wzyrywy*, „Flotomastier” 1998 No 1-2.
23. Granowskij J., *Tień Trafalgara*, „Flotomastier” 2003 No 3-6.
24. Korotkin I.M., *Bojowyje powrezhdeniya nadwodnykh korabej*, Leningrad 1960.
25. Czasopisma: „Sudostrojenie”, „Morskoj Sbornik”.



„Niewypowiedziana” wojna

Jak już wspomniano, Francuzi postanowili wzmocnić siły morskie w Lewancie i jednocześnie dostarczyć amunicję dla 3 Dywizjonu Niszczycieli. W tym celu z Tulonu późnym wieczorem 11 czerwca wyruszył niszczyciel *Chevalier Paul* (kmdr por. Antoine Sala), wiozący ładunek 800 pocisków 138 mm. Nazajutrz wieczorem okręt zawinął po paliwo do Bizerty w Tunezji, a stamtąd popłynął po wodach kontrolowanych przez Włochów i wcześniej rano 15 czerwca znalazł się w pobliżu wyspy Kasos w południowej części włoskiego wówczas archipelagu Dodekanez. Tam na niszczycielu odebrano rozkaz udania się do Bejrutu opływając Cypr od północy. Nieco później *Chevalier Paul* został wykryty przez brytyjską latającą łódź Short „Sunderland” z 230 Dywizjonu bazującego w Aleksandrii. Ponownie jednostka została zauważona po południu 15 czerwca o godzinie 18:15 z samolotu rozpoznawczego, znajdując się na wschód od Zatoki Adalia (turecka nazwa Antalya) i około 60 mil na północny zachód od Cypru. Bazujący w Nikozji na Cyprze 815 Dywizjon FAA otrzymał rozkaz zaatakowania okrętu. Sześć samolotów torpedowych Fairey „Swordfish” wystartowało w nocy 16 czerwca o godzinie 02.30 i pół godziny później (czasu brytyjskiego) odnalazło niszczyciel, który opłynął Cypr podczas nocy i znajdo-

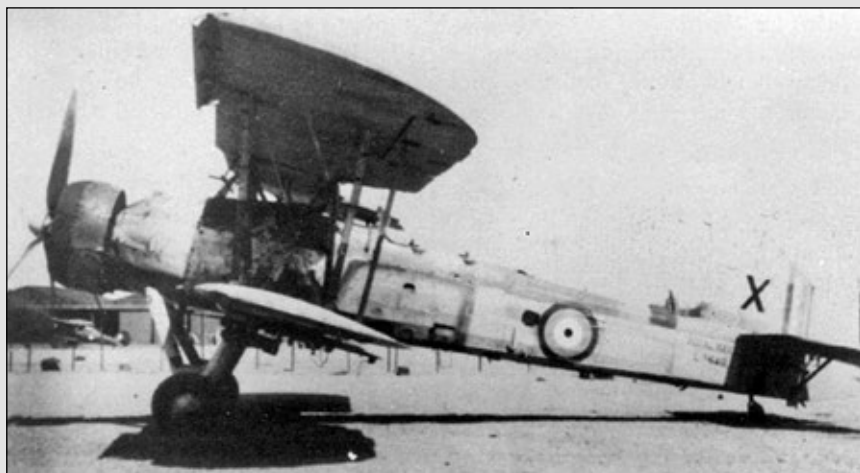
wał się w odległości około 25 mil od Latakii na wybrzeżu Syrii.

Według Francuzów nalot rozpoczął się już o godzinie 00:07. Wówczas zauważono tylko jednego „Swordfisha”, do którego natychmiast otwarto ogień, ale samolot zrzucił z małego dystansu torpedę, która już po 10 sekundach trafiła w prawą burtę okrętu wybuchając w przedniej maszynowni. Ta i tylna kotłownia szybko wypełniły się wodą, wskutek czego trzeci kocioł eksplodował. W ciągu 5 minut została zalana także tylna maszynownia. *Chevalier Paul* zatrzymał się doznając 4-5-stopniowe-

go przechyłu na prawą burtę i przegłębienia na rufę. O godzinie 00:17 nastąpił atak drugiego „Swordfisha”, który celując w lewą burtę zrzucił torpedę, ale ta przeszła 5 m za rufą, a samolot został strącony ogniem lewoburtowych karabinów maszynowych. Obaj członkowie załogi maszyny uratowali się w tratwie. Torpedy zrzucone przez kolejne 2 samoloty były również niecelne.

Niszczyciel zanurzał się coraz bardziej i dowódca nakazał opuszczenie jednostki przez większość załogi. Na okręcie pozostała tylko grupa ochotników, a reszta marynarzy zeszła do łó-

Brytyjski samolot torpedowy Fairey „Swordfish” z 815 Dywizjonu FAA na Cyprze, który zatopił *Chevalier Paul*.
Fot. zbiory Seweryn Fleischer



dzi i tratw, które zebrały się w jednym miejscu w odległości 500 m od *Chevalier Paula*. Droga radiową wiadomość o ataku przekazano do Bejrutu, skąd prawie natychmiast wysłano *Guéparda* i *Valmy*. Wcześniej do uszkodzonego okrętu dotarła latająca łódź Loire Lo-130 z 19 Eskadry, która o godzinie 04:15 wodziła przy niszczycielu i zabrała jednego ранnego marynarza. O godzinie 06:45 woda sięgnęła wysokości pokładu na rufie i dowódca uznał, że jednostki nie uda się uratować, ponadto obawiał się przybicia okrętów brytyjskich, dlatego nakazał opuszczenie *Chevaliera Paula* przez przebywających na nim ochotników. Aby przyspieszyć tonięcie niszczyciela zostały otwarte znajdujące się najbliżej powierzchni morza okna pomieszczeń załogi. Okręt poszedł na dno na pozycji 35° 20' N/035° 20' E krótko po godzinie 07:00, gdy na horyzoncie widoczne już były *Guépard* i *Valmy*. Oba niszczyciele do godziny 07:50 podjęły 248 rozbitków, a także 2 brytyjskich lotników ze straconego „Swordfisha”, i godzinę po południu zawinęły bez przeszkód do Bejrutu. Wraz z *Chevalierem Paulem* zginęło 8 członków załogi, którzy znajdowali się w trafionej maszynowni – jeden oficer, 5 podoficerów i 2 marynarze, ponadto 3 podoficerowie odnieśli rany².

W tej sytuacji, gdy utracono nie tylko niszczyciel, ale też wieziony ładunek, Francuzi zdecydowali się wysłać drugi „transportowiec amunicji” – bliźniaczy



Lotnicy brytyjscy uratowani z zestrzelonego „Swordfisha” podczas akcji przeciwko *Chevalier Paulowi* 16 czerwca 1941 roku.

Fot. zbiory Mariusz Rafał Kaczmarek

Vauquelin. Wyruszył on późnym wieczorem 16 czerwca również z Tulonu i także wioząc 800 pocisków 138 mm. Nazajutrz po południu okręt wszedł do Bizerty w celu uzupełnienia paliwa, i stamtąd udał się do Bejrutu, dokąd bez przeszkód dotarł rano 21 czerwca, osłaniany u podejścia do portu przez 20 myśliwców z I/7 i II/3 Grupy.

Jeszcze 16 czerwca wczesnym raniem okręt podwodny *Marsouin* posłał z odległości 2000 m 2 torpedy do zespołu brytyjskich okrętów – 2 krążowników

i 4 niszczycieli, lecz też bez oczekiwanego efektu. Był to ostatni i tak jak poprzednie bezskuteczny atak francuskiego okrętu podwodnego w tej kampanii. Następnego dnia siły alianckie zostały wzmocnione o lekkie krążowniki *Naiad* oraz niszczyciele *Havock*, *Jaguar*, *Kingston* i australijski *Nizam*. *Naiad* zastąpił *Phoebe* jako okręt flagowy wiceadm. Kinga, ponadto także do Aleksandrii zostały odesłane niszczyciele *Defender* i *Griffin*. Wieczorem 17 czerwca jedna latająca łódź Loire z 19 Eskadry atakowała brytyjski parowy frachtowiec *Kirkland* (1361 BRT), ale zrzucone 2 bomby wybuchły za rufą statku.

Po południu 18 czerwca *Guépard* i *Valmy* zrobiły krótki wypad z Bejrutu, lecz wróciły do portu, zanim zostały wykryte. O świcie 19 czerwca *Jervis* i *Kingston*, osłaniane od morza przez *Naiad* i kilka niszczycieli, przez 40 minut ostrzeliwały francuskie pozycje na brzegu. Tego samego dnia wieczorem *Leander* i 4 niszczyciele udały się na akwen na północ od Bejrutu w celu przechwycenia francuskich niszczycieli zmierzających z amunicją do tego portu – chodziło o wspomniane *Chevalier Paul* i *Vauquelin*. Jednak żadna jednostka nie została wykryta, gdyż pierwszy z wymienionych niszczycieli był już na dnie morza, a *Vauquelin* przybył dopiero 21 czerwca.

Również 19 czerwca krótko po południu 3 bombowce Bristol „Blenheim” z 11 Dywizjonu wykonały nalot na port w Bejrucie trafiając w zbiorniki z paliwem, a wieczorem to samo wykonały 3 samoloty FAA. Lotnicy zameldowali o 4 trafieniach w nabrzeże i jednym w przypuszczalnie okręt podwodny. W rzeczywistości 6 bomb eksplodowało na nabrzeżu między niszczycielem *Guépard* a zarekwirowanym brytyjskim frachtowcem *Lesbian*, a inna seria bomb wybuchła w odległości 5-50 m od awiza *Elan* zasypując okręt odłamkami i powodując zranienie 5 marynarzy.

Rano 22 czerwca 3 (według Francuzów 6) bombowce „Blenheim” z 11 Dywizjonu zaatakowały w Bejrucie przybyły dzień wcześniej niszczyciel *Vauquelin*. Okręt jednak nie został trafiony, ale od eksplozji bomb blisko prawej burty doszło do przebicia poszycia w rejonie zbiorników z paliwem, a odłamki bomb spowodowały drobne uszkodzenia na pokładzie oraz śmierć pięciu i rany 12 marynarzy, z których dwaj, w tym oficer broni torpedowej później zmarli. Jeden „Blenheim” wówczas odniósł poważne uszkodze-

nia od ognia artylerii przeciwlotniczej, a obserwator w bombowcu został ciężko ranny. Po południu nalot wykonały 4 samoloty trafiając bombą w nadbudówkę frachtowca *Brodwal* (zarekwirowanej jednostki brytyjskiej), na którym wybuchł pożar, ale szybko został on ugaszony, a od odłamków blisko eksplodujących bomb został ranny jeden marynarz na *Elan* i jeden na stawiaczu sieci zagrodowych *Vaillante*.

W nocy z 22 na 23 czerwca niszczyciele *Guépard* i *Valmy* podjęły próbę przedarcia się przez aliancką blokadę morską. Po drodze, około 10 mil na północ od Bejrutu jednak natknęły się na krążowniki *Leander* i *Naiad* oraz niszczyciele *Jaguar*, *Kingston* i *Nizam* (pozostałe niszczyciele zespołu – *Jervis*, *Havock*, *Hotspur* i *Decoy* – prowadziły poszukiwania okrętów podwodnych na pełnym morzu). O godzinie 01:48, gdy brytyjskie okręty płynęły kursem południowym, na *Naiadzie* dostrzeżono oba niszczyciele odległe o około 4500 m i płynące z dużą prędkością na północ, na których też dostrzeżono przeciwnika, gdyż oba okręty zawróciły i znalazły się w zasięgu francuskiej artylerii nadbrzeżnej, która otworzyła ogień do Brytyjczyków. Ci odpowiedzieli tym samym ostrzeliwując przez 11 minut niszczyciele, które z dużą prędkością zawróciły do Bejrutu. Według Brytyjczyków *Guépard* został trafiony kilka razy, jednak w rzeczywistości ugodził go tylko jeden pocisk 152 mm z *Leandera*, ale odbił się on od pokładu i eksplodował w wodzie przy lewej burcie blisko rufy, a jego odłamki spowodowały przebicia poszycia kadłuba, tak że zbiornik z paliwem został przedziurawiony w 3 miejscach, ponadto od odłamków zginął jeden marynarz-palacz, zaś ośmiu zostało rannych (w tym pięciu tak, że wymagało pobytu w szpitalu) – większość rannych należała do obsługi dział 138 mm nr 4 i 5. Poza tym *Leander* wystrzelił cztery, a *Jaguar* 2 torpedy, jednak słyszane ich eksplozje pochodziły od trafienia w brzeg. *Guépard* „zrewanżował się” 60, a *Valmy* 80 pociskami 138 mm, z których jeden trafił w *Leandera*, ale nie wybuchł. Było to

2. 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. Włochów 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.



Francuski okręt podwodny Marsouin, bliźniak zatopionego Souffleur.

Fot. Marius Bar

ostatnie starcie francuskich niszczycieli z „Force B”.

Również w nocy z 22 na 23 czerwca awizo *Elan* weszło na płycinę niedaleko Bejrutu i doznało uszkodzeń kadłuba. Okręt zdołał dojść do portu, ale tam został wycofany ze służby i rozbrojony – jego jedyne działo 100 mm zostało zainstalowane na pozycjach obronnych koło Damour (tuż koło Bejrutu). Trzy godziny po północy z 23 na 24 czerwca jeden samolot zrzucił w bejruckim porcie bombę, która wybuchła tuż koło dziobu *Valmy*, a wywołany eksplozją wstrząs unieruchomił żyrokompas i uszkodził mechanizm obrotowy pierwszego od dziobu działa 138 mm.

Rano 24 czerwca *Leander*, *Hasty* i *Jaguar* ostrzelały francuskie wybrzeże na północ od Bejrutu. W nocy z 24 na 25 czerwca *Leander*, *Decoy*, *Havock* i *Nizam* przeprowadziły wypad na akwen na północ od Bejrutu, ale żadnej jednostki nie wykryto. Wracając na południe o świcie przez 30 minut niszczyciele bombardowały francuskie pozycje na brzegu, na co odpowiadały baterie nabrzeżne, lecz niecelnie. Rano 26 czerwca *Leander* i *Conventry* zostały zastąpione w „Force B” przez australijski lekki krążownik *Perth* oraz brytyjski *Carlisle* (przeciwlotniczy) i odpłynęły z Hajfy do Aleksandrii, dokąd przybyły następnego ranka.

Aby przechwycić francuskie niszczyciele podczas ich ucieczki z Bejrutu do ojczyzny Brytyjczycy odtąd wysyłali na patrole w rejon tego portu okręty podwodne. Podczas takiego patrolu brytyjski okręt podwodny *Parthian* (kmdr por. Michael Gordon Rimington) rano 25 czerwca wykrył francuski okręt podwodny *Souffleur* (por. mar. Benoit Lejay), który dzień wcześniej otrzymał rozkaz zlurowania *Caïmana* w rejo-

nie Ras Damour na trasie uczęszczanej przez brytyjskie jednostki. *Souffleur* płynął wówczas na jednym silniku ładując baterie znajdując się 2-3 mile od lądu w odległości około 10 km na południe od Bejrutu. *Parthian* o godzinie 09:55 odpalił do niego 4 torpedy. Trzy były niecelne (jedna eksplodowała na brzegu, a dwie pozostałe odnaleziono tam później nieuszkodzone), ale czwarta trafiła w lewą burtę francuskiej jednostki, która niemal natychmiast przełamała się na 2 części i zatonięła z prawie całą załogą na pozycji 33° 49' N/035° 26" E. Szansę ocalenia miało tylko pełniących wówczas wachtę na mostku 6 marynarzy, z których oficer wachtowy został ranny i poszedł na dno z okrętem. Na powierzchni morza znalazło się pozostałych pięciu ludzi, którzy skierowali się wpław ku brzegowi, lecz po 4 godzinach przebywania w wodzie udało się to tylko czterem. 53 (według innych publikacji 52) członków załogi (w tym 5 oficerów) poniosło śmierć³.

Rano 27 czerwca *Naiad*, *Hotspur*, *Jervis* i *Kingston* bombardowały francuskie pozycje w rejonie Damour. To samo zadanie i w tym samym miejscu wykonywały nazajutrz po południu *Carlisle*, *Decoy*, *Havock*, *Hotspur*, *Jervis* i *Nizam*. Z kolei Francuzi przeprowadzali naloty na brytyjskie jednostki w porcie w Hajfie. Podczas jednego z takich ataków w nocy 24 czerwca jedna bomba wybuchła dość blisko *Leandera*, ale nie wyrządziła żadnych szkód. Na pół godziny przed północą z 2 na 3 lipca port w Hajfie był bombardowany przez 2 maszyny Glenn Martin z 6 Eskadry i 2 maszyny tego samego typu z 7 Eskadry 4 Flotyli Bombowej. Jeden samolot z 6 Eskadry został strącony przez artylerię przeciwlotniczą jeszcze przed zrzuceniem

bomb, przy czym pilot-dowódca 4 Flotyli kmdr ppor. Huber i radiotelegrafista zginęli, a ranny nawigator trafił do niewoli, zaś druga maszyna z 6 Eskadry z powodu złej widoczności nie wykonała ataku. Obie maszyny z 7 Eskadry nadleciały nieco później i zbombardowały instalacje paliwowe w porcie, nie wyrządzając jednak większych szkód⁴.

Alianci nie pozostali dłużni, wykorzystując do bombardowań nowo przybyłe do Egiptu 37., 38. i 70. Dywizjony RAF, wyposażone w bombowce Vickers „Wellington”. Sześć takich maszyn z 37. Dywizjonu wykonało w nocy z 29 na 30 czerwca nalot na port w Bejrucie, ale nie poczyniło szkód. Taki sam efekt miało bombardowanie Bejrutu w nocy z 1 na 2 lipca przez 3 „Wellingtony” z 38 Dywizjonu i dwa z 37 Dywizjonu. Po południu 2 lipca 7 „Tomahawków” z 3 Dywizjonu RAAF zaatakowało bazę 19 Eskadry Rozpoznawczej w Trypolis niszcząc jedną i poważnie uszkadzając drugą latającą łódź Loire Lo-130, tak że ta ostatnia maszyna została spisana na straty. Ponownie Bejrut był bombardowany przez „Wellingtony” z wymienionych 3 dywizjonów w nocy z 3 na 4 lipca i z 5 na 6 lipca, lecz też bez efektu.

W nocy z 29 na 30 czerwca krążownik *Naiad* i 2 niszczyciele krótko ostrzelały francuskie pozycje koło Damour. W dniu 2 lipca *Naiad* i *Perth* oraz nisz-

3. Można też znaleźć informację, że na niszczycielu zginęło tylko 6 marynarzy, a 9 zostało rannych, zaś uratowano 240 ludzi.

4. Leżący niedaleko brzegu i na głębokości tylko 35-38 m wrak okrętu był wielokrotnie „odwiedzany” przez nurków, o czym łatwo się przekonać przeglądając odpowiednie strony internetowe, choć jednostka uznawana jest za grób wojenny i podlega ochronie prawnej.

czyciele *Kandahar*, *Kingston*, *Havock* i *Griffin* ostrzelały francuskie baterie nabrzeżne koło Abey w rejonie Damour niszcząc 4 działa i magazyn amunicji. To samo zadanie wykonały w dniach 4-7 lipca *Ajax*, *Perth*, *Carlisle*, *Jackal*, *Nizam*, *Kingston*, *Griffin*, *Havock* i *Hotspur*, bombardując pozycje Francuzów znów koło Damour – były to ostatnie pozycje obronne przed Bejrutem. Krótko po południu 7 lipca okręty były bezskutecznie bombardowane przez 7 LeO 451 z I/25 Grupy. Później tego dnia do ataku na okręty wystartowały Junkersy Ju-88 z II/LG 1 bazujące na Krecie, ale do nalotu nie doszło, ponieważ Niemcy napotkali patrolujące „Hurricane” z 80 Dywizjonu, które przepędziły bombowce uszkadzając dwa z nich. Wieczorem 7 lipca myśliwce bombardujące Bristol „Beaufighter” z 252 Dywizjonu stacjonującego na Cyprze ostrzelały bazę w wodnosamolotów w Trypolis uszkadzając poważnie 2 Loire Lo-130 i lekko jeden Latécoère Laté 298 – ten ostatni należał do przybyłej dopiero 4 lipca 1 Eskadry Torpedowej.

Francuzi jednak nie rezygnowali z dostarczenia dalszej pomocy oddziałom walczącym w Syrii i Libanie. Na przybyłe 20 czerwca do Salonik francuskie parowe frachtowce *Saint Didier* (2778 BRT) i *Oued Yquem* (1369 BRT) załadowano między 22 a 29 czerwca przybyłych z Francji za zgodą Niemiec żołnierzy i sprzęt. Na *Saint Didier* znalazło się 250 artylerzystów (11 oficerów, 44 podoficerów i 195 żołnierzy), 10 dział przeciwlotniczych 75 mm (niepełne 3 baterie), 12 działek przeciwlotniczych 25 mm (jedna bateria), 3 przeciwlotnicze karabiny maszynowe 13,2 mm, 60 różnych pojazdów, 240 motocykli, 600 rowerów (!), sprzęt radiotelegraficzny, uzbrojenie indywidualne wiezionych żołnierzy, żywność, 400 ton amunicji, jeden samolot, 4 śmigła lotnicze i 80 ton sprzętu lotniczego. Na *Oued Yquem* zaokrętowano 202 żołnierzy, a jego ładunek stanowiły 2 baterie działek 25 mm i reszta dział 75 mm z owych 3 baterii wiezionych przez *Saint Didier*.

Nad ranem 1 lipca *Saint Didier* wyruszył z Salonik zmierzając do Trypolis pod banderą neutralnej Turcji. Późnym wieczorem 3 lipca statek zawinął do Castellorizo na wyspie o tej samej nazwie, położonej niespełna 1,5 mili od tureckiego wybrzeża i będącej najbardziej na wschód wysuniętą wyspą włoskiego archipelagu Dodekanez. Tam 2 godziny później, już 4 lipca na jednostce ode-

brano rozkaz, aby frachtowiec wszedł na tureckie wody terytorialne i płynął po nich do celu. Rozkaz wykonano, ale przedtem uzbrojenie przeciwlotnicze statku zostało zakryte brezentowymi plandekami.

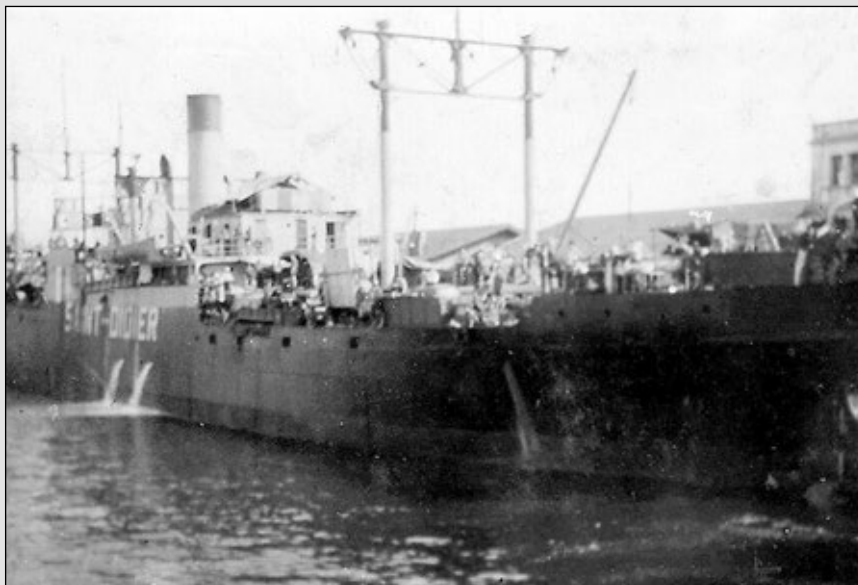
Rano 4 lipca o godzinie 07:35 *Saint Didier* będąc już na wodach tureckich koło Przylądka Khelidonia został wykryty przez brytyjski samolot Fairey „Albacore” z 826 Dywizjonu FAA bazującego na Cyprze. Samolot mimo widniejącej na jednostce tureckiej bandery i faktu przebywania na neutralnych wodach zaatakował frachtowiec torpedą – widocznie brytyjski wywiad już ustalił tożsamość statku, jego ładunek i cel rejsu. Jednak zrzucona z odległości tylko 200 m torpeda przeszła pod *Saint Didierem* z prawej burty i eksplodowała uderzając o pobliski brzeg. Po tym ataku było wiadomo, że nastąpią kolejne, dlatego odsłonięto działo przeciwlotnicze 75 mm z prawej burty i działka 25 mm na dziobie i rufie, a banderę turecką zastąpiono właściwą.

O godzinie 12:50 frachtowiec został zaatakowany przez następnego „Albacore”, powitanego już z odległości 2000 m ogniem artylerii przeciwlotniczej, dlatego maszyna zrzuciła torpedę z dystansu 800 m, stąd jednostka zdołała ją wymanewrować. 35 minut później nastąpił kolejny atak, tym razem wykonany przez 3 maszyny tego samego typu, z których dwie nadleciały z prawej burty, a trzecia od rufy. Lecz i tym razem ogień artylerii otwarty z odległości 2500 m zmusił samoloty do zrzucenia torped 800 m od statku, dlatego też były one

niecelne, choć dwie z nich minęły manewrujący *Saint Didier* tylko 20 m z lewej burty, a trzecia 30 m z prawej. W tej sytuacji Francuzi postanowili zawinąć do tureckiego portu Adalia (Antalya), by uniknąć dalszych ataków. O godzinie 16:10 frachtowiec zakotwiczył w odległości jedynie 40 m od południowo-zachodniego wejścia do portu i 150 m od tureckiego statku.

Wydawało się, że jednostka jest bezpieczna, gdyż nie przypuszczano, że Brytyjczycy odważą się zaatakować cel tuż przy wejściu do portu neutralnego państwa. Mimo to o godzinie 17:10 nastąpił kolejny nalot z udziałem 4 „Albacore” z 826 Dywizjonu. Z zrzuconych przez nie 4 torped jedna przeszła kilka metrów przed dziobem nieruchomego frachtowca i eksplodowała uderzając w falochron (co spowodowało protest dyplomatyczny tureckiego rządu!), lecz pozostałe trzy były celne trafiając w trzecią ładownię, maszynownię i kotłownię. *Saint Didier* zaczął tonać zanurzając się rufą, ta jednak oparła się na dnie płytkiego w tym miejscu morza, tak że część dziobowa wystawała nad powierzchnię morza aż do wysokości mostka pod kątem 45°. Znajdujące się na dziobie działko 25 mm prowadziło ogień do napastników tak długo, aż wyczerpała się amunicja. Dopiero około godziny 22:00 część dziobowa przewróciła się i zatonała. Część marynarzy i wiezionych żołnierzy dotarła wpław do pobliskiego brzegu, innych uratowały tureckie łodzie. Zginęło 12 żołnierzy, a 29 odniosło rany, z których jeden w nocy zmarł. Straty załogi ograniczyły się do 5 rannych.

Saint Didier opuszczający Saloniki 1 lipca 1940 roku ze sprzętem i ludźmi wysłanymi do Lewantu.
Fot. zbioru Mariusz Rafał Kaczmarek



Oued Yquem wyruszył z Salonik do Trypolis nad ranem 2 lipca. Trzy dni później rano statek tak jak *Saint Didier* zawinął do Castellorizo we włoskim Dodekanezie, gdzie otrzymał rozkaz udania się na włoską wówczas wyspę Rodos, gdzie miano wzmocnić uzbrojenie przeciwlotnicze jednostki, co miało związek z utratą *Saint Didiera*. Rano 6 lipca frachtowiec dotarł na Rodos, ale już po 20 minutach (!) otrzymał rozkaz kontynuowania rejsu do Trypolis. Niespełna 2 godziny później *Oued Yquem* został zaatakowany przez brytyjski samolot, który zrzucił kilka małych i niecelnych bomb oraz ostrzelał pokład statku raniąc 7 ludzi. Ogień 3 działek 25 mm i karabinów maszynowych jednostki był niecelny. W tej sytuacji kapitan frachtowca w obawie przed kolejnymi nalotami podjął decyzję powrotu na Rodos, gdzie otrzymał rozkaz udania się do Castellorizo. Tam *Oued Yquem* przybył późnym wieczorem tego samego dnia, by znów po 20 minutach (!) otrzymać rozkaz udania się na... Rodos! Tam miano zamontować na statku czwarte działko 25 mm i 14 karabinów maszynowych.

Rano 7 lipca, gdy jednostka znajdowała się na wodach tureckich, nastąpił atak „Albacore” z 826 Dywizjonu. Samolot z dystansu 800 m zrzucił torpedę, ta jednak została wymanewrowana. Frachtowiec nie otworzył do samolotu ognia, ponieważ jego uzbrojenie było wówczas ukryte pod brezentem z powodu przebywania na wodach tureckich. Krótco przed południem *Oued Yquem* spotkał się z niszczycielem *Vauquelin* (o którego ówczesnych działaniach jest mowa dalej), z którego otrzymał rozkaz powrotu do Castellorizo.

Zmierzający z powrotem statek już po niespełna godzinie został wykryty przez brytyjski samolot rozpoznawczy, a o godzinie 16:28 nastąpił atak 2 samolotów, które zrzuciły 6 bomb, te jednak eksplodowały w odległości 100-150 m od jednostki. Wieczorem frachtowiec zawinął do Castellorizo. Tam następnego dnia przed południem *Oued Yquem* znów był atakowany przez samolot, który zrzucił niecelne bomby i ostrzelał pokład statku, ale jedynym efektem było zranienie 4 wiezionych żołnierzy. W tej sytuacji Francuzi postanowili zrezygnować z rejsu do Libanu. Po południu również 8 lipca jednostka wyruszyła do Salonik, dokąd bez przeszkód zawinęła⁵.

Inną próbą wzmocnienia sił był zamiar przetransportowania przybyłego z Francji do Salonik batalionu francuskiej piechoty. Po tych żołnierzy wysłano niszczyciele *Guépard*, *Valmy* i *Vauquelin*, które po południu 29 czerwca opuściły Bejrut i bez przeszkód dotarły 1 lipca o godzinie 14:00 do Salonik. Tam na każdą jednostkę zaokrętowano 4 lipca po 150 żołnierzy i nazajutrz o godzinie 16:00 niszczyciele wyszły z portu. Jednak po drodze 7 lipca o godzinie 03:50 okręty zostały wykryte przez brytyjski samolot, a 3,5 godziny później na jednostkach odebrano wiadomość z *Oued Yquem* o ataku lotniczym. *Vauquelin* jako najszybszy udał się na spotkanie ze statkiem. Po spotkaniu z frachtowcem o godzinie 09:15 nadano z *Vauquelin* rozkaz powrotu do Salonik, gdyż dalszy rejs jednostek uznano za zbyt ryzykowny. Rano 9 lipca wszystkie niszczyciele zawinęły do Salonik

kończąc w ten sposób próby wzmocnienia francuskich sił w Lewancie.

W „rewanżu” za zatopienie *Saint Didiera* jeszcze 4 lipca jeden bombowiec Martin z 7 Eskadry zbombardował lotnisko w Nikozji na Cyprze. Nazajutrz jeden Martin z 6 Eskadry niecelnie zbombardował mały statek koło Famagusty na Cyprze, a jeden Martin z 7 Eskadry zaatakował znów lotnisko w Nikozji. Brytyjczycy w wyniku tych ataków w ciągu tych 2 dni stracili na tym lotnisku jednego „Albacore” z 826 Dywizjonu i jednego „Hurricane” z 80 Dywizjonu. Po południu 7 lipca jeden Martin z 6 Eskadry znów niecelnie zbombardował w Famaguście brytyjski statek, a nazajutrz koło tego portu i z takim samym skutkiem był atakowany statek przez maszynę Laté 298 z 1 Eskadry Torpedowej (choć atak był wykonany bombami). Brytyjską odpowiedzią był atak w nocy z 7 na 8 lipca na port w Bejrucie wykonany przez jednego „Albacore’a” z 826 Dywizjonu, ale zrzucona przez niego torpeda chybiła celu, którym był zarekwirowany brytyjski zbiornikowiec *Pegasus*.

Wobec nieuchronności przegranej Francuzi zorganizowali ewakuację swych okrętów z rejonu Lewantu. Jeszcze przed południem 8 lipca Bejrut opuściły zbiornikowiec *Adour*, awizo *Elan* (obie jednostki przed wyjściem

5. Zestrzelona wówczas maszyna była jedynym francuskim bombowcem lotnictwa morskiego utraconym podczas tej kampanii w związku z działaniami na morzu. Ponadto 6 Martinów lotnictwa floty zostało zestrzelonych 28 czerwca przez brytyjskie myśliwce podczas bombardowania miasta Palmyra, a 2 maszyny rozbiły się podczas lądowania. Utraconymi myśliwcami lotnictwa morskiego były 2 Dewoitine z 1 Eskadry zestrzelone 10 lipca koło Khalde przez Tomahawki z 3 Dywizjonu RAAF, a obaj piloci zginęli.

Straty obu walczących stron podczas walk o Syrię i Liban w czerwcu i lipcu 1941 roku

	Francuzi (w tym oficerowie)	Brytyjczycy (w tym oficerowie)	Wolni Francuzi (w tym oficerowie)
armia	1036 (76)*	około 2200 (?)**	596 (38)
lotnictwo	65 (20)*	?	–
marynarka	69 (7)*	12 (0)*	–
lotnictwo morskie	25 (7)*	4 (2)*	–
zabici i zaginieni łącznie	1195 (110)	?	187 (12)
zabici, zaginieni i ranni łącznie	3341 (?)	około 2200 (?)**	596 (38)
wzięci do niewoli podczas kampanii	3004 (?)	około 1200 (?)	około 700 (?)
liczba utraconych samolotów łącznie***	87	36	–
liczba utraconych samolotów lotnictwa morskiego	11	6	–

* Tylko polegli i zaginieni.

** Polegli, zaginieni i ranni wszystkich rodzajów wojsk, w tym 416 poległych (37 oficerów) i 1136 rannych (87 oficerów) Australijczyków oraz około 600 zabitych i rannych Brytyjczyków i Hindusów.

*** Samoloty utracone podczas walk powietrznych, strącone przez artylerię przeciwlotniczą albo zniszczone na ziemi podczas nalotów.

Uwaga: według innych publikacji Francuzi stracili 521 zabitych, 1037 zaginionych i 1790 rannych – łącznie 3348 ludzi.

Zestawienie ataków i strat francuskiego lotnictwa morskiego

	19 Eskadra Rozpoznawcza	6 Eskadra Bombowa	7 Eskadra Bombowa	1 Eskadra Myśliwska	1 Eskadra Torpedowa
loty rozpoznawcze	70	5	9	8	8
loty eskortowe	9	–	–	9	–
ataki na okręty i statki	5	13	4	–	2
ataki na obiekty na lądzie	–	60	52	3	–
utraczone samoloty	2	7		2	–

zostały rozbrojone – z tankowca zdjęto dział 100 mm, a z awiza 4 sprzężone karabiny maszynowe 13,2 mm), trałowce *Avocette*, *Jean Mic*, *Massalia*, *Le Cid*, *Djebel Sannin*, stawiacz sieci zagrodowych *Vaillante*, holowniki *Marius Chambon* i *Marseillais III* oraz barka paliwowa *Cyrus* (405 BRT), ale te jednostki ze względu na swą małą prędkość nie miały szansy na przedarcie się do innych portów francuskich nad Morzem Śródziemnym, dlatego udały się do pobliskiej Aleksandretty w neutralnej Turcji, dokąd przybyły następnego dnia zawijając sukcesywnie od południa do półnego wieczora, gdzie zostały internowane⁶. W Bejrucie pozostała barka do przewozu wody *La Mare*, dla której zabrakło załogi (!). Wieczorem 9 lipca Bejrut opuściły okręty podwodne *Caiman* i *Marsouin*, które bez przeszkód dotarły wczesnym rankiem 17 lipca do Bizerty. Z kolei wysłane z Bejrutu po żołnierzy do Salonik niszczyciele *Guépard*, *Valmy* i *Vauquelin* 18 lipca skierowały się do Tulonu, dokąd zawięły w południe 4 dni później. Również ewakuowano większość istniejących wówczas i sprawnych samolotów, które odleciały do francuskich posiadłości w północnej Afryce, wykorzystując do międzylądowań lotniska w okupowanej przez Niemców Grecji oraz lotniska włoskie.

Ostatnie pozycje broniące dostępu do Bejrutu koło Damour zostały jeszcze 9 lipca zdobyte przez oddziały australijskiej 7 Dywizji Piechoty, i tego samego dnia dowódca sił francuskich gen. Dentz zapytał o warunki zawieszenia broni. Dwa dni później Francuzi przyjęli te warunki i minutę po północy z 11 na 12 lipca działania wojenne zostały przerwane. Także 12 lipca w bejruckim porcie Francuzi zatopili zarekwirowane brytyjskie statki *Brodwal*, *Lesbian* i *Pegasus*. Wieczorem 14 lipca o godzinie 20:00 w Akrze został podpisany rozejm.

W trakcie stoczonych walk Francuzi utracili niszczyciel *Chevalier Paul* i okręt podwodny *Souffleur*, a śmierć poniosło 7 oficerów i 62 marynarzy

(5 oficerów i 48 marynarzy na *Souffleur*, 1 oficer i 7 marynarzy na *Chevalier Paulu*, 1 oficer i 6 marynarzy na *Vauquelinie* i jeden marynarz na *Guépardzie*). Straty lotnictwa morskiego wyniosły 11 maszyn (9 utraconych w boju i 2 na ziemi, ponadto 3 wskutek innych przyczyn), a zginęło 25 lotników, w tym 7 oficerów. Brytyjczycy mieli poważnie uszkodzone niszczyciele *Janus* i *Ilex* oraz łżej *Isis*, na których poległo 12 marynarzy. Brytyjskie lotnictwo morskie straciło 6 samolotów (4 „Fulmar”, jeden „Swordfish” i jeden „Albacore” – ten ostatni zniszczony na lotnisku) oraz 4 lotników zabitych (w tym 2 oficerów) i 2 lotników-oficerów wziętych do niewoli. Te straty były jednak niewielkim odsetkiem na tle strat poniesionych przez wszystkie rodzaje wojsk podczas całej kampanii.

Zgodnie z ustaleniami warunków rozejmu wzięci do niewoli żołnierze francuscy mieli do wyboru powrót drogą morską do ojczyzny albo wstąpienie do oddziałów Wolnych Francuzów. Zdecydowana większość jeńców wybrała powrót do Francji na specjalnie w tym celu przysłanych statkach, które od końca lipca do początku października 1941 roku przewiozły 34 375 żołnierzy i 3 600 cywili. Do oddziałów gen. de Gaulle’a wstąpiło tylko 5848 ludzi (99 oficerów oraz 947 podoficerów i szeregowców-Francuzów, 693 żołnierzy Legii Cudzoziemskiej, 517 Libańczyków i 3593 żołnierzy wojsk kolonialnych). W dniu 26 listopada 1941 roku Komitet Wolnej Francji uznał niepodległość Libanu i Syrii.

Na koniec warto wyciągnąć wnioski z działań morskich podczas opisanej wyżej kampanii. Łatwo zauważyć, że praktycznie tylko 2 francuskie niszczyciele swymi akcjami skutecznie wiązały o wiele większe siły brytyjskie, poza tym podczas starć z równorzędnym przeciwnikiem wykazywały swą wyższość praktycznie pod każdym względem, a w sytuacji gdy Brytyjczycy osiągnęli przewagę w uzbrojeniu francuskie okręty łatwo opuszczały pole walki wykorzystując swą przewagę prędkości. Świadczy to dobrze zarówno o wysoko-

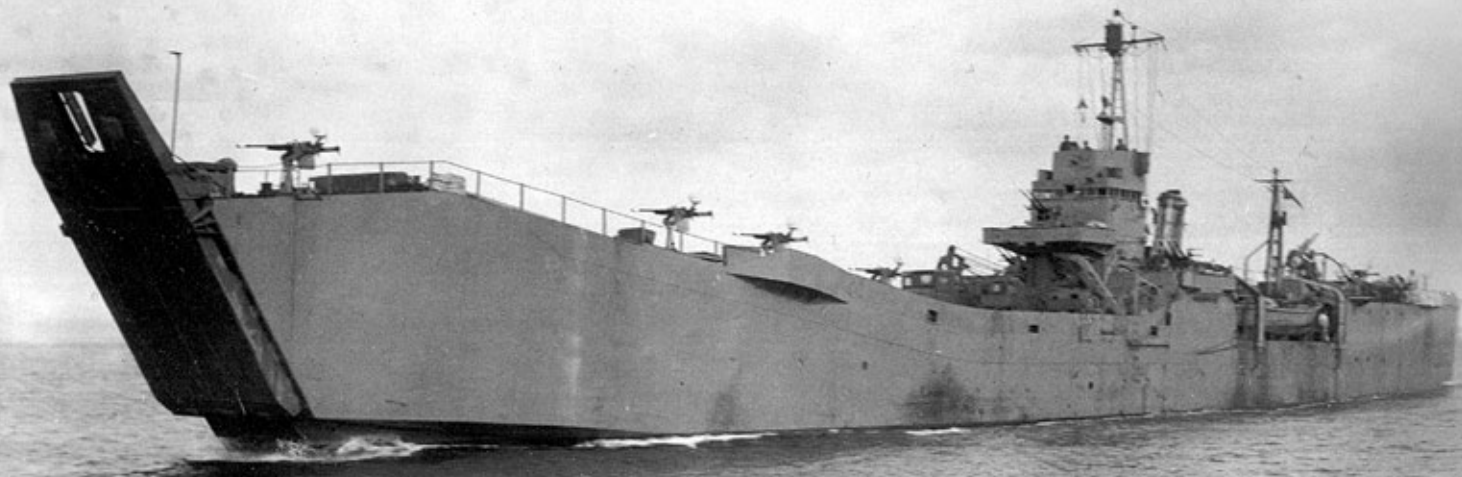
leniu francuskich marynarzy jak i o konstrukcji tych niszczycieli. Zatem całkiem zasłużenie dowodzący flotą Lewantu kontradm. Gouton i dowódca 3 Dywizjonu Niszczycieli kmr Gervais de Lafond już 10 sierpnia 1941 roku otrzymali awans na odpowiednio wiceadmirala i kontradmirała. I tylko należy żałować, że owe okręty i ich załogi nie walczyły po alianckiej stronie, a los głównych bohaterów tej kampanii – niszczycieli *Guépard* i *Valmy* dopełnił się już 27 listopada 1942 roku w Tulonie, gdzie zostały zniszczone przez własne załogi. ●

Bibliografia

1. Admiralty: *Ships of the Royal Navy. Statement of losses during the Second World War 3rd September, 1939 to 2nd September, 1945*, London 1947.
2. Admiralty: *British merchant vessels lost or damaged by enemy action during the Second World War 3rd September, 1939 to 2nd September, 1945*, London 1947.
3. Churchill W. S.: *Druga wojna światowa. Tom III, księga 1* (tłumaczenie z języka angielskiego), Gdańsk 1995.
4. *La Marine française dans les opérations du Levant (Syrie)*.
5. Le Masson H.: *Navies of the Second World War. The French Navy 1-2*, London 1969.
6. Long G.: *Greece, Crete and Syria*, Canberra 1953.
7. Rohwer J.: *Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations 1939-1945*, Annapolis 1997.
8. Shores Ch.: *Dust Clouds in the Middle East*, London 1996.
9. Internet.

6. Los *Oued Yquem*, a także wysłanego również po pomoc i też przebywającego w Salonikach wspomnianego wcześniej motorowca *Théophile Gautier* dopełnił się już po niespełna 3 miesiącach. *Oued Yquem* został zatopiony 3 października koło Przylądka Figari (północno-wschodnia Sardynia) przez holenderski okręt podwodny *O 21*, a *Théophile Gautier* następnego dnia koło wyspy Andros (archipelag Cykladów) padł ofiarą brytyjskiego okrętu podwodnego *Talisman*.

7. Do końca września 1941 roku wszystkie jednostki z wyjątkiem *Elana* zostały przemieszczone do Erdek nad Morzem Marmara, gdzie 8 listopada 1943 roku sprzedano je Turcji. *Elan* przeszedł do portu Mersin niedaleko Aleksandretty, gdzie pozostał internowany przez przeszło 3 lata i dopiero 26 grudnia 1944 roku powrócił do Bejrutu.



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

Typ T.101/T.103

Kolejnym rodzajem jednostek desantowych, których budowę podjęli Japończycy w ramach Planu na rok fiskalny 1944 był średni okręt desantowy do przewozu czołgów typu T.101/T.103, zwany również transporterem drugiej klasy. Jednostki te budowano w dwóch wariantach, różniących się od siebie zastosowanym napędem, a co zatem idzie prędkością i zasięgiem. Wariant I – typ T.101 posiadał silniki wysokoprzężne¹⁷, a wariant II – typ T.103 – turbinę parową.

Wyporność standardowa jednostek z napędem wysokoprzężnym określanych również jako SB(D) (choć to oznaczenie armijne) wynosiła 870 t, a pełne 1020 t, natomiast z napędem turbiniowym określanych również jako SB(T) (uwaga jak wcześniej) odpowiednio 950 t standardowa oraz 1010 t pełna.

W obu wariantach wymiary okrętów, poza zanurzeniem, były identyczne. Długość całkowita kadłuba 80,5 m, długość w linii wodnej 75,0 m, a długość między pionami 72,0 m. Maksymalna szerokość kadłuba w linii wodnej sięgała 9,1 m, a jego głębokość 5,65 m. Zanurzenie okrętów z napędem wysokoprzężnym wynosiło 2,48 m na dziobie i 3,3 m na rufie, natomiast z napędem turbiniowym odpowiednio 2,67 m oraz 3,21 m.

W wariantcie dieslowskim napęd stanowiły 3 silniki wysokoprzężne o łącznej mocy 1200 KM, pracujące na 3 śruby napędowe, które zapewniały maksymalną prędkość 13,4 węzła. Zapas paliwa wynoszący 68 t pozwalał na zasięg 3000 Mm przy prędkości 13 węzłów.

W wariantcie turbinowym, napęd stanowiła pojedyncza turbina parowa typu Ko (A) o mocy 2500 KM z przekładnią redukcyjną, która pracowała na jed-

ną śrubę. Przy 450 obrotach na minutę, maksymalna prędkość sięgała 16 węzłów. Przegrzaną parę o ciśnieniu 20 atm. dostarczały do turbiny 2 kotły parowe typu Otsu (B) ho go. Zapas paliwa wynoszący 208 t zapewniał zasięg 1000 Mm przy 16 węzłach oraz odpowiednio 1700 Mm przy 14 węzłach.

17. w wariantcie T.101 zbudowano jedynie 6 okrętów – T.101, T.102, T.127, T.128, T.148 i T.149.

Czołg lekki Typ 95 „Ha-Go” wyjeżdżający z okrętu desantowego T.149. Widoczne elementy budowy furty dziobowej. Fot. „Ships of the World”



Pierwotnie projektowane uzbrojenie składało się z 1 działka plot. kal. 8 cm (faktycznie 76,2 mm) typ 3 o długości lufy 40 kalibrów. Działło wystrzeliwało pociski o wadze 6 kg z prędkością początkową 670 m/s na odległość 10 800 m przy kącie podniesienia lufy +45°. Pułap ognia do celów powietrznych wynosił 6800 m. Lufa przemieszczała się w płaszczyźnie pionowej w przedziale -5° +75°, zaś jego szybkostrzelność sięgała 13-18 strzałów na minutę¹⁸.

Uzupełnienie uzbrojenia stanowiły 2 potrójnie sprzężone automatyczne działka plot. kal. 25 mm typ 96 o długości lufy 60 kalibrów. W toku służby małokalibrowe uzbrojenie plot. było systematycznie wzmacniane, tak, że w końcu roku 1944 liczyło łącznie 21 luf (2 x III, 2 x II i 11 x I).

Do zwalczania okrętów podwodnych służyło 6 ręcznych zrzutni bomb głębinowych z zapasem 12 ładunków.

Jednostki wyposażono w radar Typ E 27.

Choć jednostki desantowe typ T.101/T.103 zaprojektowano przede wszystkim do transportu czołgów, czemu służyła rampa dziobowa, to jednak można było przy ich pomocy przewozić ładunki w różnych konfiguracjach. Łączna ładowność wynosiła pierwotnie około 250 t, jednak w związku z systematyczną rozbudową uzbrojenia plot. uległa zmniejszeniu do 220 t.

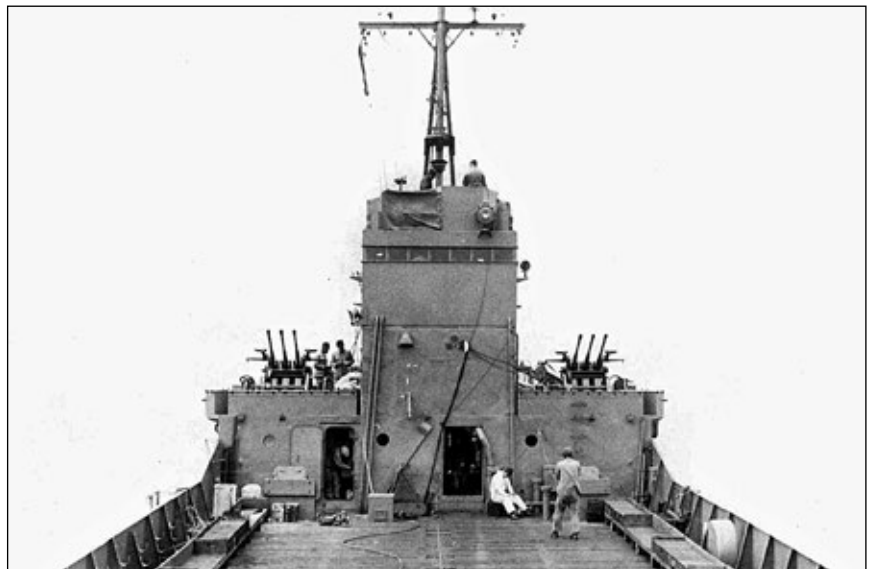
Okręty mogły przewozić czołgi różnych typów – 14 czołgów średnich Typ 95 (7 tonowych), w tym 6 w hangarze, a 8 na tzw. pokładzie czołgowym względnie 9 czołgów Typ 97 (15 tonowych), odpowiednio 5 w hangarze i 4 na pokładzie. Możliwy był również transport czołgów pływających – Typ specjal 2 (12,5 tonowych) lub Typ specjal 3 (28,3 tonowych) lub Typ specjal 4 (22 tonowych) w liczbie 7, 5 lub 4-5 sztuk, w zależności od typu. Zamiast czołgów okręty mogły przewozić pojazdy mechaniczne lub ciężki sprzęt inżynieryjny. W każdym przypadku na pokład można było obok czołgów przyjąć jeszcze 70 t ładunków zaopatrzeniowych oraz do 120 żołnierzy¹⁹.

18. wg Ahlberg L., *Japońskie...*

19. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S i Rehm-Takahara T., *The Special fast landing ships of the Imperial Japanese Navy*, Part 3, „Warship” No 40, October 1986.



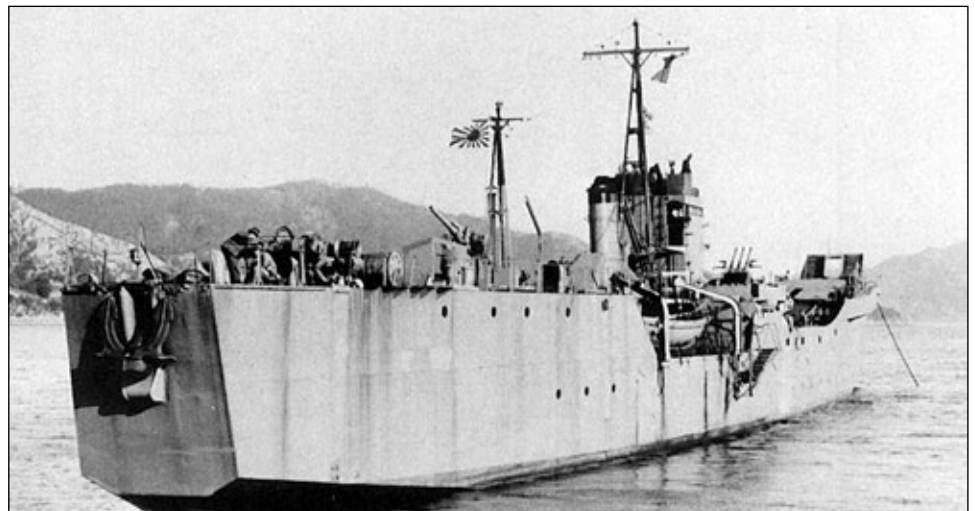
Widok w kierunku dziobu górnego pokładu ładunkowego na T.151. Fot. „Ships of the World”



Kolejne ujęcie T.151, tym razem widok w kierunku rufy na pomost bojowy. Fot. „Ships of the World”

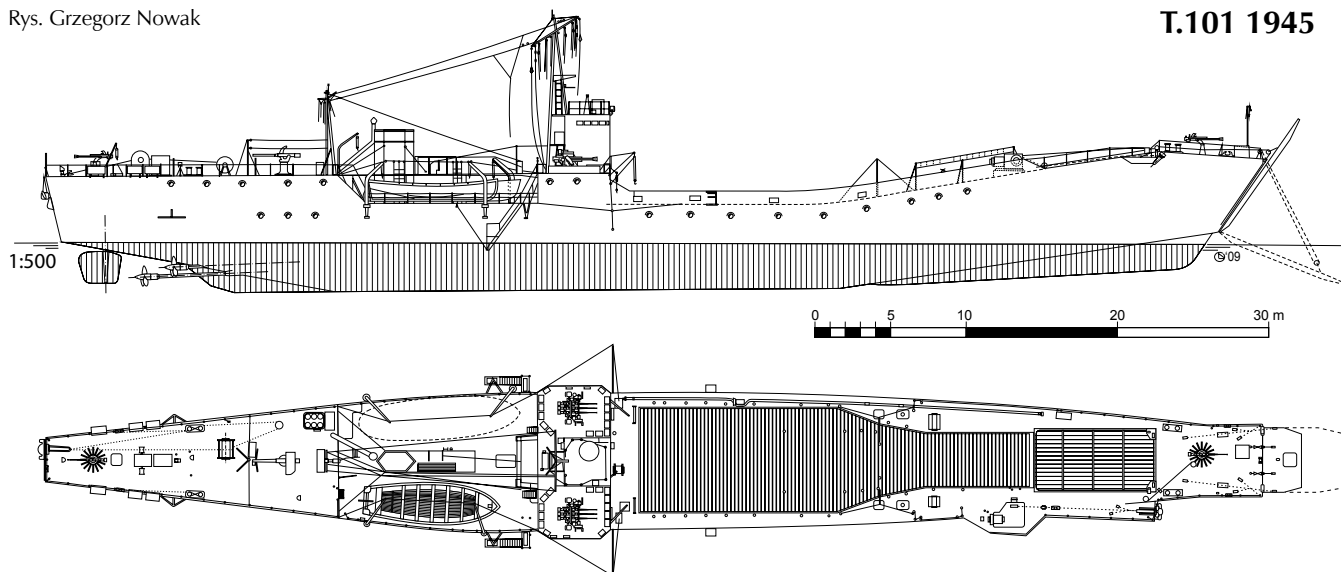
Jeszcze T.151, tym razem 3/4 od rufy. Dobrze widoczna kotwica rufowa.

Fot. „Ships of the World”

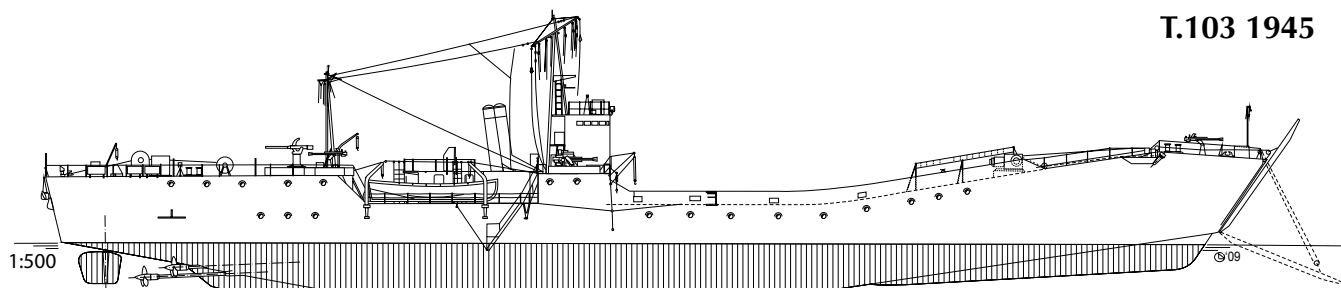


Rys. Grzegorz Nowak

T.101 1945



T.103 1945



Czołgi pływające Typu 2 „Ka-Mi” na górnym pokładzie jednego z okrętów.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

Jednostki dysponowały żurawikiem ładunkowym, kotwicą rufową o wadze 2,3 t (istotną w przypadku odchodzenia od brzegu po rozładunku bezpośrednio na plaży) oraz 2 wyciągarkami.

Pokładowe środki pływające obejmowały 10-metrową łódź transportową oraz 9-metrowy kuter.

Załoga okrętów typ *T.101* liczyła 90 ludzi, a w typ *T.103* odpowiednio 100 ludzi, choć wg niektórych źródeł w obu przypadkach liczebność była identyczna i wynosiła po 90 marynarzy i oficerów²⁰.

Budowa okrętów

Typ T.1

Arsenał Morski w Kure został wyznaczony jako odpowiedzialny za budowę obu rodzajów okrętów desantowych zarówno typu *T.1* jak i *T.101/T.103*. Transportowce pierwszej klasy były produkowane właśnie w Arsenale Kure oraz w Mitsubishi Heavy Industries Co,

²⁰ wg Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen...*

stocznia Jokohama., natomiast w przypadku transportowców drugiej klasy, Arsenał jedynie koordynował i nadzorował prace realizowane w Hitachi Shipbuilding Co, stocznia Mukaijima, Osaka Shipbuilding Co w Osace oraz Kawaminami Industries Co, stocznia Uranosaki.

Przystępując do prac założono, że jednostki są przeznaczone do szybkiej produkcji, w związku z czym ich kadłuby będą posiadały uproszczone, możliwie pozbawione krzywizn, kształty dla skrócenia czasu budowy (pamiętając równocześnie o konieczności utrzymania dla typu *T.1* zakładanej, relatywnie wysokiej prędkości), w której została zastosowana metoda „blokowa” (sekcyjna) oraz spawanie elektryczne.

W dniu 2 listopada 1943 położono w stoczni Mitsubishi w Jokohamie stępkę pod prototypowy szybki transportowiec typu *T.1*. Okręt wodowano 8 lutego 1944, a oddano do służby 10 maja tego roku. Do czasu wstrzymania produkcji, która nastąpiła wskutek zbiegu różnorodnych przyczyn w maju 1945 roku, przekazano marynarce wojennej 21 jednostek, a kolejna znajdowała się w stadium zaawansowanych prac wykończeniowych.

Głównym ośrodkiem budowy był Arsenał Kure na którego terenie w doku Nr 2 powstała specjalna pochylnia, umożliwiająca jednoczesny montaż z „bloków” 2 jednostek. Okręty typu *T.1* montowano z 4 bloków: przedniego (sekcja dziobowa), 2 bloków śródokręcia (2 sekcje środkowe) oraz tylnego (sekcja rufowa). Waga poszczególnych sekcji nie przekraczała 100 t. Taka technologia umożliwiała wodowanie jednostki w okresie 30 dni od momentu rozpoczęcia montażu bloków na pochylni. Łączny czas budowy okrętów typu *T.1* wahał się w przedziale od 3 do 6 miesięcy²¹.

Typ T.101/T.103

Podstawowy projekt techniczny średniego okrętu desantowego do transportu czołgów – transportowca drugiej klasy, został przyjęty we wrześniu 1943, a już 1 listopada tego roku w stoczni Hitachi w Mukaijima położono stępkę pod prototypową jednostkę typu *T.101/T.103*. Okręt wodowano 25 grudnia 1943, a przekazano marynarce wojennej 20 lutego 1944. Do chwili zakończenia wojny japońskie stocznie oddały do służby 69 jednostek, a dalszych 6 znajdowało się w różnym stopniu zaawansowania robót stocznioowych.

Jednostki miały bardzo uproszczone linie kadłuba, co nadawało im charakterystyczny, nieco pudełkowy kształt, ale równocześnie ułatwiała i przyspieszała proces samej budowy.

Podobnie jak to miało miejsce w przypadku szybkich transportowców typ *T.1*, również zastosowano przy ich budowie metodę „blokową”. Kadłub okrętu podzielono na 3 bloki: dziobowy, środkowy i rufowy, które montowano na pochylni bądź w doku. W stoczni Kawaminami w Uranosaki sekcje łączono przez nitowanie, natomiast w pozostałych – Hitachi w Mukaijima i Osaka Shipbuilding w Osace, stosując spawanie elektryczne. W tych dwóch ostatnich stoczniach podjęto produkcję na skalę masową²², oczywiście jak na japońskie warunki.

Konkluzja

Japońskie okręty desantowe typów *T.1* oraz *T.101/T.103*, choć teoretycznie stanowiły odpowiedniki alianckich jednostek tych klas, to jednak miały zdecydowanie gorsze parametry taktyczno-techniczne, czemu trudno było

się dziwić. Przede wszystkim posiadały one mniejszą ładowność, co było konsekwencją powszechnego stosowania napędu turbinowego oraz wyższej niż w przypadku alianckich okrętów, prędkości. Turbiny wymagały bardziej od silników wysokoprężnych starannej obsługi, stąd też i większa liczebność załóg.

Japończycy przystąpili do budowy okrętów desantowych dla marynarki wojennej, niejako z przymusu, gdy losy wojny na Pacyfiku, były już w zasadzie przesądzone, stąd też jednostki wykonywały przede wszystkim typowe zadania transportowe, a nie desantowe, co w warunkach amerykańskiego panowania w powietrzu musiało nieuchronnie prowadzić do ogromnych strat.

Warto także zwrócić uwagę na fakt, że skala produkcji japońskich okrętów desantowych była niewielka w porównaniu z aliancką, choć dla osłabionej konfliktom Japonii, stanowiła ogromne wyzwanie organizacyjne. ●

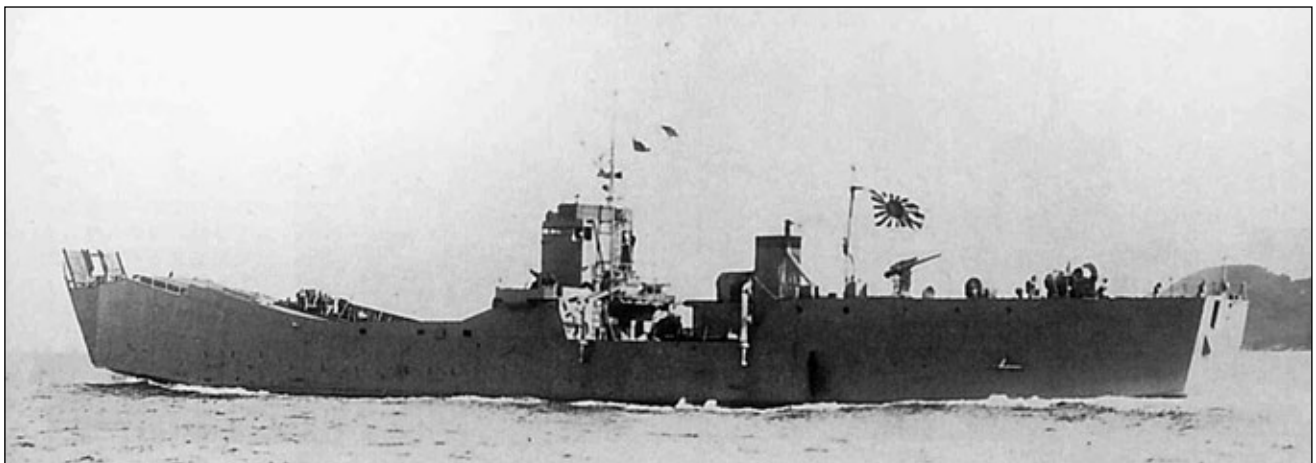
Bibliografia

1. Ahlberg L, *Japońskie pancerniki typu Nagato*, Tarnowskie Góry 1996.
2. Flisowski Z, *Burza nad Pacyfikiem T I i T II*, Poznań 1986/1989.
3. Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Die Japanischen Kriegsschiffe 1869-1945*, München 1970.
4. Lengerer H., Kobler-Edamatsu S. i Rehm-Takahara T., *The Special fast landing ships of the Imperial Japanese Navy*, „Warship” No 38, April 1986, Part 2, „Warship” No 39, July 1986, Part 3, „Warship”, No 40, October 1986.
5. Wasiljew W.A., Złobin G.P., Skorochod J.W., *Współczesne desanty morskie*, Warszawa 1972.
6. internet

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

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

Burtowe ujęcie *T.149* typu *T.101* napędzanego silnikami wysokoprężnymi, stąd komin przesunięty jest bardziej ku rufie. Fot. „Ships of the World”





Okręt desantowy typu T.1, fotografia powojenna.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

Losy japońskich okrętów desantowo-transportowych typów T.1 oraz T.101/103

Tak jak większość budowanych w macierzystych stocznjach okrętów japońskich, okręty desantowe otrzymały początkowo tzw. numery budowy, określane również numerami zamówień. Co ważne, nie były one jednoznaczne z numerami stoczniovymi – gdyż dane zamówienie często rozdzielano pomiędzy różne zakłady.

Na okręty desantowe omawianych typów złożono następujące zamówienia: w roku obrachunkowym 1943 (18 ery Shōwa): 22 typu T.1 (numery budowy 2901-2922), 4 typu T.101 oraz 59 typu T.103 (1501-1563); w roku 1944 (Shōwa 19): 12 typu T.1 (2923-2934) i 13 typu T.103 (1564-1576); wreszcie w roku 1945 (Shōwa 20): 12 typu T.1 (2935-2946) oraz 27 typu T.103 (1577-1603). Jak widać, okręty typów T.101/103 traktowano w zamówieniu jako jeden projekt. 5 lutego 1944 r. formalnie przydzielono jednostkom 1501-1563 numery taktyczne T.101 do T.163 (część z nich nie została wykorzystana w związku z przekazaniem danych okrętów armii). Wiosną 1945 r. ostatecznie anulowano nierozpoczęte zamówienia na typ T.1 z lat 1944 i 1945 (2923-2946), oraz ostatnie zamówienie typu T.103 (1577-1603).

Budowę jednostek typu T.1 rozdzielono pomiędzy dwie stocznie: w arsenale marynarki wojennej w Kure (Kure Kaigun Kōshō) zbudowano 16 okrętów (2903-2906, 2909-2912, 2914-2915 i 2917-2922), natomiast pozostałą szóstkę (2901-2902, 2907-2908, 2913 i 2916) wyprodukowała stocznia Mitsubishi Jūkōgyō Zōsenshō (Mitsubishi Heavy Industries) w Jokohamie.

Natomiast program budowy okrętów typu T.101/103 przydzielono czterem zakładom. Najwięcej, bo 33 sztuki, powstało w Ōsaka Zōsen KK (Osaka Heavy Works Inc.) – były to 1501-1526 i 1564-1570. Stocznia Kawaminami Kōgyō KK w Uranosaki zbudowała 23 okręty: 1527-1532, 1534-1539, 1542-1548 oraz 1572-1576. W zakładach Hitachi Zōsen KK w Mukōjima powstało 15 jednostek (1549-1563), wreszcie arsenał w Sasebo (Sasebo Kaigun Kōshō) zbudował trzy sztuki: 1533 oraz 1540-1541. Stępkę pod pierwszy okręt (1501) położono 1 grudnia 1943 r. Budowa pojedynczej jednostki trwała przeciętnie 3-3½ miesiąca.

Na koniec warto wspomnieć o nazewnictwie omawianych okrętów. Typ T.1 klasyfikowano jako transportowce II klasy (Nii-tō yusō-kan, 二等輸送艦), natomiast typ T.101/103 (okręty marynarki) początkowo określano jako transportowce specjalne (Tokusetsu yusō-kan, 特設輸送艦), a 5 września 1944 r. przeklasyfikowano na transportowce II klasy. Okręty typu T.101/103 należące do armii sklasyfikowano po prostu jako transportowce armijne (Rikugun yusō-sen, 陸軍輸送艦). Jednostki obu typów nosiły oznaczenia numeryczne, pojawiające się w dwóch formach: skróconej (powszechnie stosowanej w literaturze niejapońskiej) oraz rozwiniętej. I tak, okręty marynarki określano jako np. T.101 lub Dai 101-gō gata yusō-kan (第101号型輸送艦), natomiast armii – SB.101 lub Dai 101-gō tei yusō-sen (第101号艇輸送艦). Oba rozwinięte terminy oznaczały w przybliżeniu „transportowiec nr 101”.

Typ T.1,jap. Dai 1-gō kyū (第1号級)

Nr budowy	Numer okrętu	Data wcielenia	Losy
2901	T.1	10.5.1944	położenie stępki 5.11.1943, zwodowany 8.2.1944; bezpośrednio w ramach Połączonej Floty (Rengō Kantai), 13.6.1944 uszkodzony przez am. lotnictwo podczas drogi z Saipan na Palau, 18.6.1944 przyholowany przez statek <i>Myōjin Maru</i> i zacumowany jako pływająca bateria plot. w Ngetbong (pn. Palau), 27.7.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (Task Force 58) tamże, 10.9.1944 skreślony ²
2902	T.2	25.6.1944	bepośrednio w ramach Połączonej Floty, pływał na trasie Yokosuka – w. Chichi-jima, 3-4.8.1944 uszkodzony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 58) w Futami (Chichi-jima), 5.8.1944 zatonął tamże, 10.10.1944 skreślony
2903	T.3	29.6.1944	bepośrednio w ramach Połączonej Floty, 14.9.1944 w wyniku błędu w nawigacji wszedł na rafę Sarangani (na zachód od w. Balut, 5°20'N 125°13'E), 15.9.1944 dobity (spłonął) torpedą przez am. o.p. SS-362 <i>Guavina</i> (dow. Carl Tiedeman), 10.11.1944 skreślony
2904	T.4	15.6.1944	bepośrednio w ramach Połączonej Floty, pływał na trasie Yokosuka – w. Chichi-jima i Iwodzima, 4.8.1944 zatopiony (spłonął) przez lotnictwo pokładowe USN (TF 58) koło w. Chichi-jima, 10.11.1944 skreślony
2905	T.5	5.8.1944	bepośrednio w ramach Połączonej Floty, 14.9.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38), Zat. Davao (6°10'N 126°E), 10.11.1944 skreślony
2906	T.6	19.8.1944	w ramach 1. Eskadry Transportowców (Dai 1. Yusō sentai) ³ , 25.11.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) w Balanacan (w. Marinduque, Filipiny), 10.1.1945 skreślony
2907	T.7	10.8.1944	w ramach 2. Dywizjonu Transportowców (Dai 2. Yusō tai) ⁴ , 27.12.1944 zatopiony przez am. niszczyciele na wsch. od wysp Kazan-rettō (24°47'N 141°20'E), 10.3.1945 skreślony
2908	T.8	13.9.1944	w ramach 2. Dyonu Transp., 24.12.1944 zatopiony przez am. niszczyciel DD-370 <i>Case</i> (Charles M. Howe III) 70 nm od Chichi-jimy (25°10'N 141°E), 10.2.1945 skreślony
2909	T.9	20.9.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 3.1945 ponownie bepośrednio w ramach Połączonej Floty, 5.6.1945 lekko uszkodzony przez am. lotnictwo na pn. od Chichi-jimy, 6.1945 do 2. Dyonu Transp., 8.1945 w Yokosuce, 15.9.1945 skreślony, 1945-1946 wykorzystany w akcji repatriacyjnej ⁵ , następnie jako baza wielorybnicza, 26.6.1948 w Yokosuce przekazany USA (nie wcielony do służby), złomowany w stoczni Ishikawajima
2910	T.10	25.9.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 25.11.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) w Balanacan (Filipiny), 10.1.1945 skreślony
2911	T.11	5.11.1944	bepośrednio w ramach Połączonej Floty, 7.12.1944 uszkodzony przez am. lotnictwo naziemne w cieśn. Leyte, odprowadzony do Japonii (?), prawdopodobnie niewyremontowany, 6.1945 do 2. Dyonu Transp., 3.5.1947 skreślony, złomowany po wojnie?
2912	T.12	11.11.1944	bepośrednio w ramach Połączonej Floty, 13.12.1944 zatopiony przez am. o.p. SS-387 <i>Pintado</i> (Bernard A. Clarey) na M. Południowochińskim (20°34'N 118°45'E), 10.2.1945 skreślony
2913	T.13	1.11.1944	w ramach 2. Dyonu Transp., 11.2.1945 uszkodzony przez am. lotnictwo koło wysp Bonin, 8.1945 zatopiony przez lotnictwo radzieckiej Floty Pacyficzej w Ryojun (Port-Artur, ob. Lüshun), 20.11.1945 skreślony, w 1946 podniesiony i po remoncie 30.11.1946 wcielony do MW ZSRR (Flota Pacyficzna) ⁶ jako stawiacz sieci <i>Tiumeń-Ula</i> , 24.3.1947 przeznaczony do przekazania Ministerstwu Przemysłu Rybnego (później decyzją anulowano), 5.7.1948 przeklasyfikowany: okręt ratowniczy <i>Saturn</i> (w ramach 435. oddzielnego dyonu awaryjno-ratowniczego Floty Pacyficzej), 28.2.1964 wycofany i 28.5.1964 przekazany na złomowanie
2914	T.14	18.12.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 15.1.1945 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) w Takao (Kaohsiung), 10.3.1945 skreślony
2915	T.15	20.12.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 17.1.1945 zatopiony przez am. o.p. SS-199 <i>Tautog</i> (Thomas S. Baskett) u wejścia do Kagoshimy, 10.3.1945 skreślony
2916	T.16	31.12.1944	w ramach 2. Dyonu Transp., 16.2.1945 poważnie uszkodzony przez am. lotnictwo na pn. od Iwodzimy, 8.1945 w Yokosuce, 15.9.1945 skreślony, 1945-1947 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 30.8.1947 w Qingdao przekazany Republice Chin: <i>Jiā-24</i> (Chieh-24) ⁷ , w tym stanie (m.in. uszkodzone kotły), 1.1948 przemianowany: <i>Wūyī</i> (Wu I), 15.2.1950 wycofany, 10.11.1950 zatonął podczas tajfunu koło w. Sijiao-yū (Szuchiao)
2917	T.17	8.2.1945	bepośrednio w ramach Połączonej Floty, 3.1945 do 31. Dyonu Transp. (Dai 31. Yusō tai) ⁸ , 2.4.1945 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) koło w. Amami- Ōshima (Wy. Riukiu), 10.5.1945 skreślony
2918	T.18	12.2.1945	bepośrednio w ramach Połączonej Floty, 3.1945 do 31. Dyonu Transp., 18.3.1945 zatopiony przez am. o.p. SS-414 <i>Springer</i> (Russell Kefauver) koło w. Mitsure-jima (Wy. Riukiu), 10.5.1945 skreślony

Losy japońskich okrętów typów T.1 oraz T.101/103

Nr budowy	Numer okrętu	Data wcielenia	Losy
2919	T.19	16.3.1945	9.4.1945 lekko uszkodzony na minie koło Hiroszimy, 5.1945 w ramach 31. Dyonu Transp., 8.1945 w Yokosuce, 1945-1947 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 20.11.1947 w Uraga przekazany Wielkiej Brytanii (nie wcielony), złomowany tamże w 1948
2920	T.20	23.4.1945	zwodowany 24.2.1945, 5.1945 w ramach 31. Dyonu Transp., 5.8.1945 lekko uszkodzony na minie koło w. Koiwa-jima, 8.1945 w Yokosuce lub Sasebo, 1945-1946 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 15 lub 25.9.1946 zatonał na skałach koło w. Qimēi (Kai-jima, Ch'imej) na Peskadorach, 1.11.1946 skreślony
2921	T.21	15.7.1945	zwodowany 25.4.1945, w ramach 31. Dyonu Transp., 9.8.1945 uszkodzony przez samolot USAAF, 10.8.1945 zatonał koło w. Tsuwa-jima (M. Wewnętrzne, 33°59'N 132°31'E), 15.9.1945 skreślony, 1946/47 podniesiony (niewyremontowany), 6.1948 złomowany
2922	T.22	-	zwodowany 25.4.1945, 23.6.1945 budowa przerwana (ukończony w 80-90%), złomowany po wojnie w Kure
2923-2946		-	5.1945 zamówienie anulowane

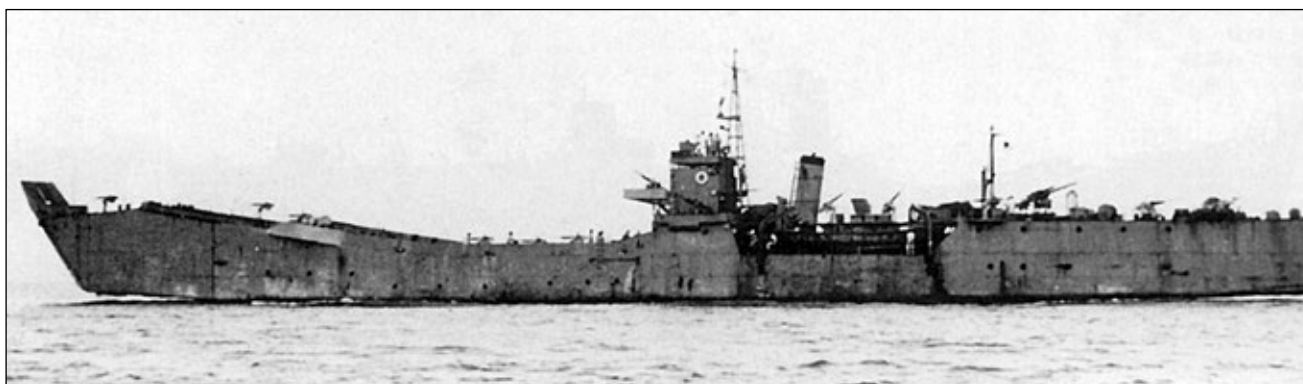
Typ T.101 lub SB(D), jap. Dai 101-gō kyū (第101号級)

Nr budowy	Numer okrętu	Wodowanie/ Wcielenie	Losy
1501	T.101	25.1.1944 8.3.1944	28.10.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN w Zat. Ormoc (Filipiny), 10.12.1944 skreślony
1502	T.102	28.2.1944 15.3.1944	26.10.1944 zatopiony przez samoloty z lotniskowca CV-19 <i>Hancock</i> w cieśn. Guimaras (Filipiny), 10.12.1944 skreślony
1527	T.127	13.1.1944 24.2.1944	24.9.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) koło Manili, 10.11.1944 skreślony
1528	T.128	10.2.1944 18.3.1944	4.6.1944 zatopiony przez samolot USAAF 128 nm od w. Molotai (4°N 129°55'E), 10.8.1944 skreślony
1549	T.149	25.12.1943 20.2.1944	położenie stępki 1.11.1943, zwodowany 25.12.1943; 12 lub 15.1.1945 uszkodzony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) koło Cap Saint-Jacques (ob. Vŭng Tàu), po częściowym remoncie 10.2.1945 przeklasyfikowany: prom komunikacyjny (Kōtsu-sen) Kuroshio 2 , 8.1945 w Sajgonie, złomowany tamże 1946/47
1550	T.150	27.1.1944 10.3.1944	27.7.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 58) koło Palau, 5.9.1944 skreślony

Typ T.103 lub SB(T), jap. Dai 103-gō kyū (第103号級)

Nr budowy	Numer okrętu	Wodowanie/ Wcielenie	Losy
1503	T.103	9.3.1944 1.5.1944	4.7.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 58), 108 nm na zach. od Chichi-jimy (27°5'N 142°9'E), 15.9.1944 skreślony
1504	T.104	25.3.1944 25.5.1944	13.12.1944 zatopiony przez am. o.p. SS-387 <i>Pintado</i> (Bernard A. Clarey) na M. Południowochińskim (20°34'N 118°45'E), 10.2.1945 skreślony
1505	T.105	12.4.1944 15.6.1944	11.10.1944 zatopiony przez am. o.p. SS-412 <i>Trepang</i> (Roy M. Davenport) 150 nm na pd. od Yokosuki (33°7'N 137°38'E), 10.12.1944 skreślony
1506	SB.101	25.4.1944 30.6.1944	8.1945 w Onomichi k. Hiroszimy (uszkodzony), potem przekazany Ministerstwu Transportu (<i>Un'yu-shō</i>), prawdopodobnie nie wykorzystany, 1946/47 przekazany do demobilizacji ⁹ w Kure, 1947 złomowany
1507	SB.102	15.5.1944 20.7.1944	po kapitulacji wyrzucony na mieliznę koło Moji, zdjęty i przekazany Ministerstwu Transportu, 1947 złomowany
1508	SB.103	25.5.1944 31.7.1944	8.1945 w Moji (uszkodzony), potem przekazany władzom cywilnym, nie wykorzystany, 1946/47 przekazany do demobilizacji, 1947 złomowany w Moji
1509	SB.104	6.1944 8.1944	8.1945 w Shimonoseki (uszkodzony), po kapitulacji przekazany władzom cywilnym, wykorzystany (?) w transporcie lokalnym, 1946/47 przekazany do demobilizacji w Kokura, 1947 złomowany
1510	T.110	7.1944 5.9.1944	w ramach 2. Dyonu Transp., 18.7.1945 uszkodzony przez am. lotnictwo w Yokosuce, 8.1945 tamże, 15.9.1945 skreślony, 1945-1946 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 17.10.1947 przekazany Wielkiej Brytanii (prawdopodobnie w Kure; nie wcielony), 1948 złomowany w Japonii
1511	T.111	7.1944 15.9.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 24.11.1944 uszkodzony przez am. lotnictwo naziemne, zat. Cataingan (w. Masbate, Filipiny), tego samego dnia opuszczony i zatonał, 10.1.1945 skreślony

Nr budowy	Numer okrętu	Wodowanie/ Wcielenie	Losy
1512	T.112	8.1944 5.10.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 5.11.1944 wyrzucony na mieliznę koło Pagudpud (pn. Luzon), 7.1.1945 wysadzony, 10.1.1945 skreślony
1513	T.113	8.1944 15.10.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 25.11.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) w zat. Santa Cruz, na zach. od Luzonu (15°40'N 119°45'E), 10.1.1945 skreślony
1514	T.114	8.1944 30.10.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 17.2.1945 zatopiony przez samolot USAAF u wejścia do Szanghaju, 10.4.1945 skreślony
1515	T.115	9.1944 13.11.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 1.2.1945 uszkodzony przez am. lotnictwo w Cieśn. Luzon (20°N 121°E), niewyremontowany, 15.9.1945 skreślony, 1946 złomowany
1516	SB.105	b.d.	8.1945 w Moji (uszkodzony), potem przekazany Ministerstwu Transportu, nie wykorzystany, 1946/47 przekazany do demobilizacji, 1947 złomowany w Moji
1517	SB.106	b.d.	8.1945 w Nagishima (uszkodzony), potem przekazany władzom cywilnym, wykorzystany (?) w transporcie lokalnym, 1946/47 przekazany do demobilizacji w Kagoshimie, 1947 złomowany
1518	SB.107	b.d.	3.1945 zatonał pod Cuszimą (przyczyna nieznana)
1519	SB.108	b.d.	8.1945 w Tashigahama (uszkodzony), potem przekazany Ministerstwu Transportu, prawdopodobnie nie wykorzystany, 1946/47 przekazany do demobilizacji w Kure, 1947/48 złomowany
1520	SB.109	b.d.	8.1945 w Sasebo, przekazany władzom cywilnym, 1945-1946 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 25.12.1946 przekazany do demobilizacji w Sasebo, 1947/48 złomowany
1521	SB.110	b.d.	8.1945 w Hakata, w październiku 1945 uszkodzony (wybuch kotła), niewyremontowany, 1946/47 przekazany do demobilizacji, 1948 złomowany w Hakata
1522	SB.111	b.d.	8.1945 w Maizuru (uszkodzony), potem przekazany Ministerstwu Transportu, nie wykorzystany, 1946/47 przekazany do demobilizacji, 1947/48 złomowany w Maizuru
1523	SB.112	1944 25.1.1945	w trakcie budowy przekazany marynarce: T.147 (2. Dyon Transp.), 5.7.1945 uszkodzony przez am. lotnictwo koło w. Hachijo-jima, 8.1945 w Yokosuce, 15.9.1945 skreślony, 1945-1946 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 13.11.1947 przekazany Wielkiej Brytanii (nie wcielony), 1948 złomowany w Innoshima
1524	SB.113	b.d.	28.7.1945 zatopiony przez lotnictwo USN (TF 38) w Innoshimie (33°25'N 133°15'E), podniesiony i złomowany 1947/48
1525	SB.114	b.d.	8.1945 w Sasebo, przekazany władzom cywilnym, 1945-1946 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 25.12.1946 przekazany do demobilizacji w Sasebo, 1947/48 złomowany
1526	SB.115	1944 25.1.1945	w trakcie budowy przekazany marynarce: T.145 (2. Dyon Transp.), 3.1945 do 31. Dyonu Transp., 2.4.1945 uszkodzony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 58) koło w. Amami-Ōshima, 4.4.1945 wyrzucony na mieliznę, 3.9.1945 zdjęty, ale tego samego dnia zatonał, 15.9.1945 skreślony
1529	T.129	25.2.1944 12.5.1944	14.8.1944 zatopiony przez am. o.p. SS-224 <i>Cod</i> (James A. Adkins) na pd. od w. Pulau Buru (M. Banda, 4°4'S 126°59'E), 10.10.1944 skreślony
1530	T.130	5.4.1944 3.6.1944	4.7.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN koło Iwodziimy (24°47'N 141°20'E), 5.9.1944 skreślony
1531	T.131	23.4.1944 24.6.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 12.1.1945 uszkodzony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) na pd. od Sajgonu, 13.1.1945 sponął, po częściowym remoncie 10.2.1945 przeklasyfikowany: prom komunikacyjny Kuroshio 1 , skapitulował w Sajgonie, złomowany tamże ok. 1946
1532	T.132	5.5.1944 10.7.1944	27.12.1944 zatopiony przez am. niszczyciele koło Iwodziimy (24°47'N 141°20'E), 10.3.1945 skreślony
1533	T.133	7.6.1944 4.7.1944	4.8.1944 uszkodzony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 58) koło Iwodziimy (24°47'N 141°20'E), tego samego dnia opuszczony i zatonał, 10.10.1944 skreślony
1534	T.134	15.6.1944 15.7.1944	4.10.1944 rozbił się u wybrzeża Iwodziimy, opuszczony, 30.11.1944 skreślony
1535	T.135	26.6.1944 25.7.1944	9.1944 w ramach 1. Esk. Transp., 18.10.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) koło Salamaque, na zach. od Luzonu (17°46'N 141°20'E), 10.5.1945 skreślony
1536	T.136	15.7.1944 20.8.1944	9.1944 w ramach 1. Esk. Transp., 18.10.1944 zatopiony wraz z T.135 , 10.5.1945 skreślony
1537	T.137	20.7.1944 28.8.1944	2.2.1945 podczas sztormu wyrzucony na mieliznę w zat. Futami (Chichi-jima), później zdjęty, 8.1945 w Sasebo, 30.11.1945 skreślony, 1945-1946 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 3.10.1947 w Nachodce przekazany ZSRR – formalnie wcielony do MW ZSRR (Flota Pacyficzna) pod nazwą Kenga , 26.10.1947 podniósł banderę jako okręt transportowo-desantowy DT-55 , 14.3.1949 przeklasyfikowany: okręt desantowy DK-55 (w ramach 314. Dyonu okrętów desantowych w Jużnosachalińsku), 1952-1953 zmodernizowany w Dalekowschodniej stoczni nr 202 im. K. Woroszyłowa we Władywostoku, 22.4.1958 przeklasyfikowany: pomocniczy transportowiec wojskowy WTR-58 , 28.1.1959 wycofany i oddany na złom



Okręt desantowy T.138 typu T. 103. Komin w wersji turbinowej przesunięty ku śródokreśli

Fot. „Ships of the World”

Nr budowy	Numer okrętu	Wodowanie/ Wcielenie	Losy
1538	T.138	3.8.1944 4.9.1944	26.10.1944 zatopiony przez am. o.p. SS-234 <i>Kingfish</i> (Talbot E. Harper) koło Iwodzimy (25°22'N 141°31'E), 10.12.1944 skreślony
1539	T.139	18.8.1944 25.9.1944	6.11.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) w zat. Silanguin koło Manili, 10.3.1945 skreślony
1540	T.140	9.1944 14.10.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 12.1.1945 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) w Sajgonie, 10.3.1945 skreślony
1541	T.141	9.1944 19.10.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 24.11.1944 zatopiony przez am. lotnictwo naziemne w zat. Cataingan (w. Masbate), 10.1.1945 skreślony
1542	T.142	9.1944 2.11.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 25.11.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) koło Santa Cruz (15°40'N 119°45'E), 10.1.1945 skreślony
1543	T.143	9/10.1944 25.11.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 8.2.1945 wszedł na mieliznę koło Peskadorów (23°30'N 119°40'E), opuszczony, 10.5.1945 skreślony
1544	T.144	10.1944 1.12.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 4.1945 bezpośrednio w ramach Floty Obszaru Chin (Shina Hōmen Kantai), 8.1945 w Szanghaju, 5.10.1945 skreślony, złomowany w Japonii (?) ¹⁰
1545	SB.116	10.1944 12.1944	8.1945 w Hakata, potem przekazany Ministerstwu Transportu, 1946/47 przekazany do demobilizacji w Hakata, 1947 złomowany
1546	SB.117	10.1944 12.1944	8.1945 w Hakata, potem przekazany Ministerstwu Transportu, 1946/47 przekazany do demobilizacji w Hakata, 1947 złomowany
1547	SB.118	30.12.1944	25.1.1945 przekazany marynarce: T.146 (2. Dyon Transp.), 3.1945 do 31. Dyonu Transp., 28.4.1945 zatopiony przez am. o.p. SS-412 Trepang (Allen R. Faust) na pd. od w. Fukue-jima (32°24'N 128°40'E), 25.5.1945 skreślony
1548	SB.119	b.d.	8.1945 w Hakata, potem przekazany Ministerstwu Transportu, 1946/47 przekazany do demobilizacji w Maizuru, 1947 złomowany
1551	T.151	27.2.1944 23.4.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 23.11.1944 zatopiony przez am. o.p. SS-321 <i>Besugo</i> (Thomas L. Wogan) na zach. od w. Palawan (11°22'N 119°7'E), 10.3.1945 skreślony
1552	T.152	24.3.1944 25.5.1944	2.8.1944 zatonął w sztormie pomiędzy Chichi-jimą a Iwodzimą, 10.10.1944 skreślony
1553	T.153	8.4.1944 15.6.1944	1.1945 w ramach 2. Dyonu Transp., 11.8.1945 uszkodzony na minach koło Kamawa (M. Wewnętrzne), 9.1945 skapitulował w Kure, 20.11.1945 skreślony, 1947/48 złomowany
1554	T.154	23.4.1944 5.7.1944	9.1944 w ramach 2. Dyonu Transp., 5.1.1945 zatopiony przez am. niszczyciele koło Iwodzimy (24°47'N 141°20'E), 10.3.1945 skreślony
1555	SB.120	10.5.1944 7.1944	10.1944 przekazany marynarce: T.106 (2. Dyon Transp.), 15.12.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 39) na zach. od Luzonu (15°54'N 119°50'E), 10.2.1945 skreślony
1556	SB.121	22.5.1944 7/8.1944	8.1945 w Nanao (pn. Honsiu), potem przekazany Ministerstwu Transportu, nie wykorzystany, 1946/47 przekazany do demobilizacji, 1947 złomowany w Nanao
1557	T.157	9.6.1944 19.8.1944	24.12.1944 zatopiony przez am. niszczyciele DD-370 <i>Case</i> i DD-418 <i>Roe</i> (James Pressley Craft Jr.) koło Iwodzimy (25°N 141°E), 10.3.1945 skreślony
1558	T.158	23.6.1944 4.9.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 10.10.1944 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 38) koło Sesoko (Okinawa), 10.12.1944 skreślony
1559	T.159	8.7.1944 16.9.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 12.12.1944 uszkodzony przez samoloty USMC i USAAF w zat. Ormoc (11°20'N 124°10'E), zatonął także tego samego dnia, 10.2.1945 skreślony
1560	T.160	8.8.1944 30.9.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 24.11.1944 uszkodzony przez am. lotnictwo naziemne koło w. Masbate, zatonął także tego samego dnia, 10.5.1945 skreślony

Nr budowy	Numer okrętu	Wodowanie/ Wcielenie	Losy
1561	T.161	22.8.1944 14.10.1944	w ramach 1. Esk. Transp., 25.11.1944 zatopiony przez am. lotnictwo naziemne w zat. Santa Cruz (pn. Luzon), 10.1.1945 skreślony
1562	SB.122	1944	8.1945 w Miyazu, potem przekazany Ministerstwu Transportu, 1946/47 przekazany do demobilizacji w Maizuru, 1947 złomowany
1563	SB.123	1944	10.1944 przekazany marynarce: T.107 (2. Dyon Transp.), 5.1.1945 zatopiony przez am. niszczyciele koło w. Hahajima-rettō (26°27'N 141°11'E), 10.3.1945 skreślony
1564	T.164	-	położenie stępki 11.4.1945, 5.1945 budowa przerwana, złomowany po wojnie
1565	T.165	-	położenie stępki 28.4.1945, 5.1945 budowa przerwana, złomowany po wojnie
1566	SB.124	1944	8.1945 w Miyazu, potem przekazany Ministerstwu Transportu, 1946/47 przekazany do demobilizacji w Maizuru, 1947 złomowany
1567	SB.125	1944	10.1944 przekazany marynarce: T.108 (2. Dyon Transp.), 16.1.1945 uszkodzony podczas nalotu lotnictwa USN (TF 38) na Hongkong, prawdopodobnie niewyremontowany, 5.1945 bezpośrednio w ramach Floty Obszaru Chin, 9.1945 przejęty przez Brytyjczyków, 3.5.1947 skreślony, 1947/48 złomowany w Hongkongu
1568	SB.126	1944	8.1945 w Innoshimie, potem przekazany władzom cywilnym dla zastosowania w akcji repatriacyjnej (ale nie wykorzystany), 1946 przekazany do demobilizacji w Kure, 1947 złomowany
1569	SB.127	-	zwodowany 10.4.1945, 8.1945 budowa przerwana (w 80% ukończony), 1947 złomowany
1570	SB.128	-	zwodowany 11.8.1945, 8.1945 budowa przerwana (w 60% ukończony), być może przez pewien czas kontynuowana po wojnie (w Sanoyasu k. Ōsaki?), 1947 złomowany
1571	SB.129	-	budowy nie rozpoczęto
1572	T.172	1.1945 10.3.1945	w ramach 2. Dyonu Transp., 8.1945 w Sasebo, 15.9.1945 skreślony, 1945-1947 wykorzystany w akcji repatriacyjnej, 3.10.1947 w Qingdao przekazany Republice Chin: Jiē-26 (Chieh-26), 1.1948 przemianowany: Lúshān (Lu Shan), 2.1949 przeprowadzony na Tajwan, w złym stanie (brak części zamiennych), 1.3.1951 wycofany, do 1953/54 służył jako stacjonarny okręt warsztatowy AP-308 w Kaohsiungu, 1955 (1954?) zatonał podczas sztormu lub tajfunu
1573	T.173	2.1945 1.4.1945	22.5.1945 zatopiony przez lotnictwo pokładowe USN (TF 58) na zach. od w. Taira-jima (29°45'N 129°10'E), 10.8.1945 skreślony
1574	T.174	5.1945 14.7.1945	w ramach 31. Dyonu Transp., 8.1945 w Sasebo, 20.11.1945 skreślony, 1945-1947 stacjonarny okręt naprawczy (dla jednostek używanych w akcji repatriacyjnej) w Hakata, 1948 złomowany
1575	T.175	-	zwodowany 11.4.1945, 8.1945 budowa przerwana, 18.9.1945 zatonał podczas sztormu w Imari
1576	T.176	-	zwodowany 25.6.1945, 8.1945 budowa przerwana, zatonał razem z T.175
1577-1603	-	-	3.1945 zamówienie anulowane

Opracowane na podstawie:

1. Biereżnoj S., *Trofiei i reparacii WMF SSSR*, Jakuck 1994.
2. Blackman R., *Jane's Fighting Ships 1951/52*, London 1951.
3. *Chinese Warships Museum*, <60.250.180.26>.
4. *Fleet Submarine.com*, <www.fleetsubmarine.com>.
5. Fukui Sh., *Japanese Naval Vessels at the End of World War II*, London 1992.
6. Gardiner R., Chesneau R., *Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, London 1992.
7. Jentschura H., Jung D., Mickel P., *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, Annapolis 1986.
8. Kotow M., *Bywszije japonskije korabli w sostawie WMF SSSR*, „Tajfun”, nr 4/2002.
9. Lengerer H., Kobler-Edamatsu S., Rehm-Takahara T., *The Special fast landing ships of the Imperial Japanese Navy*, „Warship Quarterly”, nr 38-40.
10. Nishida H., *Imperial Japanese Navy*, <homepage2.nifty.com/nishidah/>.
11. *Progress of Demobilization of the Japanese Armed Forces: Final Report, 31 December 1946*, Supreme Commander of Allied Powers [in Japan] 1946.
12. *The Imperial Japanese Navy in World War II: A Graphic Presentation of the Japanese Naval Organization and List of combatant and Non-Combatant Vessels Lost or Damaged in the War*, US Army Far East Command 1952.
13. Toda G., Dai Nippon mikado kuni kaigun tokusetsu kansen deetabeesu, <www.geocities.jp/tokusetsukansen/>.
14. Watts A., *Japanese Warships of World War II*, New York 1967.

1. KK = jap. kabushiki kaisha (spółka akcyjna), na angielski tłumaczone jako Co. Ltd. lub Corp.
2. Z listy okrętów marynarki wojennej Japonii.
3. 9.1944-3.1945 w ramach Połączonej Floty.
4. 9.1944-8.1945 w ramach Połączonej Floty.
5. Po wojnie (w okresie 15.9.1945-31.12.1948) kilkaset japońskich okrętów i statków brało udział w repatriacji ok. 6 mln Japończyków (żołnierzy oraz ludności cywilnej), znajdujących się w momencie kapitulacji w różnych rejonach Wschodniej Azji. Oprócz tego Amerykanie czasowo wypożyczali w tym celu kilkadziesiąt drobnicowców typu *Liberty* oraz ok. 100 okrętów desantowych typu *LST* (obsadzonych przez japońskie załogi). Poza japońskimi żołnierzami, repatriacji podlegało również ok. 1 mln robotników przymusowych (Koreańczyków i Chińczyków) znajdujących się na Wyspach Japońskich. Szczytowy okres akcja uzyskała latem-jesienią 1946 r. - przewieziono wówczas ok. 3 mln ludzi.
6. Wg zachodnich opracowań przekazany ZSRR 8.8.1947 w Nachodce.
7. Podane nazwy w transkrypcji *pinyin*, w nawiasie wg systemu Wade-Giles.
8. 3.1945-8.1945 w ramach Połączonej Floty.
9. Organizacją demobilizacji jednostek Cesarskiej MW zajmowało się tzw. II. Biuro Demobilizacyjne (Dai nii fukuin-shō), utworzone 1.12.1945 na bazie struktur Ministerstwa Marynarki (Kaigun-shō). Oba biura (I. BD zajmowało się demobilizacją armii) bezpośrednio podlegały premierowi Japonii.
10. Poza dwoma okrętami przekazanymi w 1947 (**T.16** oraz **T.172**), w powojennej chińskiej marynarce znajdował się trzeci okręt desantowy bliżej nieznanego, japońskiego typu. Mógł to być właśnie eks-**T.144** (albo ew. podniesiony **T.114**?) - ale równie dobrze mogła to być jednostka kompletnie innego typu. W każdym razie okręt ten, o nazwie **Zhōngtiáo** (Chung T'iao), w 1949 znajdował się w Kantonie, z uszkodzonym silnikiem (brak części zamiennych i wojenna sytuacja uniemożliwiała remont). W ramach ewakuacji przed zbliżającymi się wojskami komunistycznymi, jednostkę wyprowadzono w kierunku Hajnanu. W trakcie holowania okręt zatonał 30.4.1950 na podejściu do portu Yúlín (Yülin). Ponoć podniesiony i złomowany w połowie lat 50.



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

Część Vd – Działalność operacyjna okrętów

„Oregon City” (CA-122)

Stępkę *Oregon City* – lidera typu ciężkich krążowników powstałych w oparciu o zmodernizowany projekt *Baltimore*, położono w dniu 8 kwietnia 1944 roku w wiodącej dla budowy okrętów obydwu typów, należącej do Bethlehem Steel Corp., Fore River Yard w Quincy, w stanie Massachusetts. Kadłub krążownika o sygnaturze CA-122 wodowano w dniu 9 czerwca następnego roku. Matką chrzestną okrętu została żona Raymonda P. Caufielda – komisarza miasta Oregon City. Krążownik wprowadzono do służby w dniu 16 lutego 1946 roku – znacznie później niż zakończyły się działania bojowe II wojny światowej. Jego pierwszym dowódcą został komandor Burnett K. Culver.

W swój pierwszy rejs ćwiczebny *Oregon City* wyszedł z Bostonu w dniu 31 marca 1946 roku udając się na szkolenie zgrywające załogę w kubańskiej zatoce Guantanamo. Do Bostonu jed-

nostka powróciła w połowie maja tego roku. W dniu 3 lipca krążownik został jednostką flagową dowódcy 4 Floty, którym był wówczas kontradmirał Thomas R. Cooley. W następnym miesiącu cumujący w Filadelfii okręt prowadził stacjonarne szkolenia dla rezerwistów floty, a od 6 do 19 października odbył z rezerwistami floty rejs na Bermudy, po którym powrócił do Bostonu.

Do połowy marca 1947 roku krążownik ze zredukowaną załogą pozostawał w swej bazie macierzystej, przy czym od stycznia został detaszowany do 2 Floty. Po odbudowaniu załogi do stanu etatowego, w dniu 30 marca *Oregon City* wyszedł na szkolenie do zatoki Guantanamo, a trzy tygodnie później powrócił do Bostonu. Ponownie krążownik wyszedł w morze w dniu 6 czerwca, po czym w dniu 21 czerwca zaokrętował w Annapolis słuchaczy Akademii Marynarki Wojennej. Następnie, odbył z nimi doroczny letni rejs szkoleniowy

na Morze Karaibskie i do strefy Kanału Panamskiego, po którym w połowie sierpnia powrócił do Norfolk.

Krótką służba *Oregon City* odznaczała się awaryjnością systemów okrętu tak, że zdecydowano o jego przeniesieniu do rezerwy. Już w dniu 15 grudnia 1947 roku, a więc po znacznie mniej niż dwóch latach służby, jako pierwsza jednostki swego typu, krążownik został wycofany. Niemal do końca 1970 roku okręt pozostawał w składzie Atlantyckiej Floty Rezerwowej zgrupowanej w Philadelphia Naval Shipyard w Filadelfii. W dniu 1 listopada tego roku *Oregon City* został skreślony z listy floty, po czym w dniu 17 sierpnia 1973 roku sprzedano go na złom.

„Albany” (CA-123/CG-10)

Stępkę drugiego z ciężkich krążowników typu *Oregon City* położono w Bethlehem Steel Corp., Fore River Yard w Quincy, w stanie Massachusetts

w dniu 3 marca 1944 roku. Kadłub krążownika o sygnaturze CA-123 i nazwie *Albany* wodowano w dniu 30 czerwca następnego roku. Chrzta okrętu dokonała Elizabeth F. Pinckney – matka pochodzącego z Albany, stolicy stanu Nowy Jork – żołnierza amerykańskiego, który przebywał w niewoli niemieckiej. Krążownik wprowadzono do służby w dniu 15 czerwca 1946 roku w Boston Navy Yard. Jego pierwszym dowódcą został komandor Harold A. Carlisle. Ponad 40 mln dolarów z kosztów budowy jednostki pokryła subskrypcja amerykańskich bonów wojennych wykupionych przez obywateli Albany.

Po zakończeniu prób morskich koło Provincetown w stanie Massachusetts załoga *Albany* bazującego czasowo w Casco Bay, w stanie Maine odbyła szkolenie zgrywające, po którym okręt powrócił do Bostonu na przegląd. Następnie, przydzielony do Floty Atlantyku krążownik odszedł do swej bazy macierzystej w Norfolk w stanie Wirginia dokąd przybył w dniu 21 stycznia 1947 roku. Przez kolejne półtora roku *Albany* operował na wodach wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych i Morza Karaibskiego odbywając min. kilka rejsów szkoleniowych z podchorążymi marynarki oraz biorąc udział

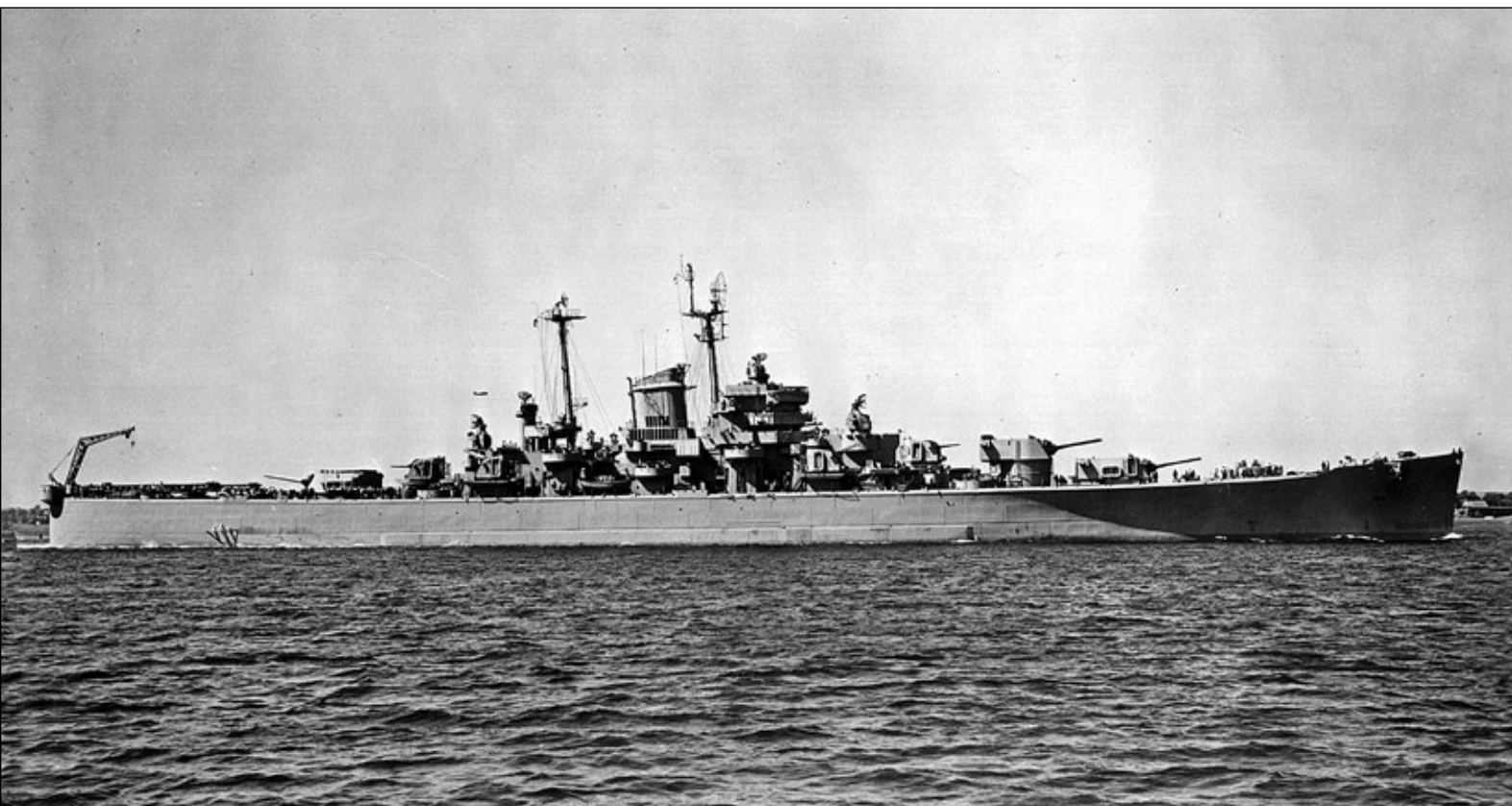
w ćwiczeniach odbywających się na zachodnim Atlantyku od Nowej Funlandii po Argentynę.

W dniu 11 września 1948 roku krążownik opuścił Norfolk udając się po raz pierwszy na Morze Śródziemne. Tam w ciągu kolejnych siedmiu miesięcy okręt był jednostką flagową wiceadmirała Forresta P. Shermana – dowódcy 6 Floty. Do kraju *Albany* powrócił w kwietniu 1949 roku. Następną turę służby na Morzu Śródziemnym rozpoczął w dniu 9 września 1950 roku. Podczas postoju w Gibraltarze, w dniu 19 stycznia 1951 roku okręt został skierowany do Rio de Janeiro gdzie reprezentował Stany Zjednoczone podczas ceremonii inauguracji – brazylijskiego prezydenta-elektę Getulio Vargasa. Po raz kolejny *Albany* został oddelegowany na wody południowej Europy w dniu 3 września 1951. Z tej tury służby krążownik powrócił do Stanów Zjednoczonych w dniu 20 grudnia. Czwartry okres służby w składzie 6 Floty okręt rozpoczął w dniu 5 stycznia 1954 roku opuszczając Norfolk z kontradmirałem E.T. Woolride, dowódcą Sił Pancerników i Krążowników na pokładzie. Po przepłynięciu przeszło 15 tys. Mm, w dniu 15 kwietnia jednostka powróciła do swej bazy macierzystej, gdzie

14 maja admirał Woolride przeokrętował na pancernik *Missouri* (BB-63).

Po raz kolejny *Albany* opuścił Norfolk w dniu 4 stycznia 1955 roku udając się na czterotygodniowe szkolenie w bazie floty w kubańskiej zatoce Guantanamo. Zakończywszy ćwiczenia okręt po raz piąty został skierowany na Morze Śródziemne. Podczas następnych czterech miesięcy służby na wodach południowej Europy *Albany* odwiedził min. porty Francji, Libanu, Grecji, Włoch i Hiszpanii. Do Norfolk krążownik powrócił w dniu 27 maja. W połowie czerwca, w ramach operacji „Tramac” okręt odbył czterodniowy rejs mając na pokładzie około 150 słuchaczy Akademii Wojskowej w West Point. Kolejny rejs szkolny – „Midshipmen Cruise Baker” – *Albany* rozpoczął w dniu 10 lipca zaokrętowaniem 330 podchorążych marynarki. Następnego dnia krążownik opuścił Norfolk kierując się na wody Europy północnej. Podczas niemal dwumiesięcznego rejsu okręt odwiedził norweskie Oslo i szwedzki Sztokholm, po czym przeszedł do Zatoki Guantamano na Kubie gdzie odbył ćwiczenia artyleryjskie. W dniu 2 września *Albany* powrócił do macierzystej bazy, gdzie podchorążowie opuścili jego pokład. W dniu 19 października krążownik brał

Drugi z ciężkich krążowników typu *Oregon City* – *Albany* (CA-123) na fotografii wykonanej w Bostonie w dniu 16 czerwca 1946 roku w przededniu wejścia okrętu do służby.
 Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Krażownik *Albany* (CA-123) przygotowany do bunkrowania paliwa podczas jednego z rejsów w 1951 roku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

udział w uroczystościach związanych z rocznicą zwycięstwa pod Yorktown. Następnie okręt przeszedł do Zatoki Guantanamo gdzie odbył trzytygodniowe ćwiczenia artyleryjskie, a w początkach grudnia uczestniczył w ćwiczeniach obrony powietrznej, które odbywały się u wybrzeży Florydy. Do końca roku *Albany* pozostawał w swej bazie macierzystej gdzie przeszedł kolejny przegląd, a jego załoga spędziła Święta i Nowy Rok. W dniu 4 stycznia 1956 roku krążownik opuścił Stany Zjednoczone wyruszając w swą szóstą turę służby na Morzu Śródziemnym. Z oddelegowania do składu 6 Floty okręt powrócił do Norfolk w dniu 31 maja, po czym we wrześniu został przydzielony do nowej bazy macierzystej, którą został Boston w stanie Massachusetts.

Ze swej nowej bazy *Albany* wyszedł w dniu 2 lutego 1957 roku udając się na szkolenie do Zatoki Guantanamo na Kubie, zakończywszy które odwiedził portorykańską Culebra i Port Au Prince na Haiti. Karaiby krążownik opuścił w dniu 29 marca i cztery dni później zawinął do Bostonu. Następnie okręt przeszedł do Filadelfii gdzie przybywszy w dniu 17 maja uczestniczył w obchodach Dnia Sił Zbrojnych. Zakończywszy udział w ceremonii, w dniu 20 maja *Albany* odszedł do bazy macierzystej. Po krótkim po-

stoj w Bostonie krążownik udał się do Norfolk gdzie od 7 do 19 czerwca odbyła się wielka Międzynarodowa Rewia Floty. Wzięło w niej udział 113 okrętów wojennych reprezentujących 17 państw. Podczas jej trwania jednostka była okrętem-gospodarem dla francuskiego krążownika *De Grasse* (C-610). Po zakończeniu Rewii na pokład *Albany* zaokrętowali podchorążowie floty, z którymi okręt udał się w podróż do portów wybrzeża Pacyfiku Ameryki Południowej. Przebywszy Kanał Panamski krążownik po raz pierwszy znalazł się na Oceanie Spokojnym i przeszedłszy równik, co było okazją do chrztu morskiego, w dniach 3-11 lipca odwiedził chilijskie Valparaíso. W drodze powrotnej, w dniu 19 lipca *Albany* wszedł na czterodniowy postój do Balboa, po którym pokonawszy Kanał Panamski powrócił do Norfolk. Tam jego pokład opuścili podchorążowie, a sam okręt odszedł do Bostonu.

Po krótkim postoj w macierzystej bazie *Albany* wyszedł na Północny Atlantyk aby wziąć udział w morskich ćwiczeniach NATO. W dniu 14 września krążownik zawinął do Firth of Clyde, który to port opuścił po trzydniowym postoj. Następnie okręt jako jedna z około 200 jednostek wojennych wziął udział w operacji „Strikeback” – wielkich manewrach flot NATO odbywających się

na Północnym Atlantyku, od Wysp Brytyjskich, pomiędzy Islandią i Wyspami Owczymi aż do Morza Norweskiego oraz w części Morza Północnego. Trwające od 19 do 29 września ćwiczenia noszące kryptonim „Strikeback” obejmowały min. eskortowanie na szlaku transatlantyckim przeszło 200 statków handlowych oraz obronę wybrzeża Norwegii zaatakowanego przez siły radzieckie. Bezpośrednio po zakończeniu manewrów *Albany* przeszedł na Morze Śródziemne gdzie trwała amerykańska interwencja w Libanie. Podczas pobytu na wodach południowej Europy okręt operował na Morzu Egejskim gdzie osłaniał wycofywanie żołnierzy amerykańskich, a następnie odwiedził min. w październiku Zatokę Suda na Krecie i Ateny, a w listopadzie Saloniki i Izmir w Turcji. W dniu 19 listopada krążownik odszedł na zachód i zawinął po drodze do Genui, Neapolu oraz Barcelony w dniu 26 lutego 1958 roku powrócił do Bostonu.

Powrót jednostki do bazy macierzystej wiązał się tym razem z jej wyborem do przebudowy na krążownik rakietowy – nosiciel przeciwlotniczych pocisków kierowanych „Talos” i „Tartar”. W maju tego roku zdecydowano bowiem o takiej konwersji w ramach środków budżetowych roku finansowego 1958 jednego z ciężkich krążowni-

ków, którym miał być pierwotnie bliźniaczy *Oregon City* (CA-122). Tuż przed skierowaniem do stoczni podjęto jednak decyzję o jego zastąpieniu przez *Albany*, który był w lepszej kondycji technicznej. W związku z tym w dniu 30 czerwca 1958 roku okręt został więc wycofany ze służby. Na krążownik rakietowy – nosiciel przeciwlotniczych pocisków kierowanych o sygnaturze CG-10, *Albany* został przeklasyfikowany w dniu 1 listopada 1958 roku, a prace związane z jego konwersją rozpoczęto w Boston Naval Shipyard w dniu 2 stycznia następnego roku. Zmodernizowany okręt został przywrócony do służby we Flocie Atlantyku w dniu 3 listopada 1962 roku dając początek pierwszemu typowi amerykańskich krążowników rakietowych. Jego dowódcą po przebudowie został komandor Benjamin B. Pickett, a bazą macierzystą ponownie Norfolk w stanie Wirginia.

Przełom lat 1962 i 1963 *Albany* spędził na szkoleniu u wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Podczas jednego z tych szkoleń w dniu 30 stycznia 1963 roku, które krążownik odbywał u przylądków Wirginii z jego wyrzutni jednocześnie odpalono trzy przeciwlotnicze pociski rakietowe. Około 1250 czasu lokalnego jednostka

wystrzeliła po jednym pocisku „Talos” z wyrzutni dziobowej i z rufowej oraz jeden pocisk „Tartar” z wyrzutni lewoburtowej. Była to pierwsza w historii tego rodzaju salwa odpalona z okrętu wojennego. W dniu 1 sierpnia *Albany* opuścił Boston i udał się na kontynuację szkolenia w kubańskiej Zatoce Guantanamo. Ćwiczenia krążownika zostały jednak przerwane przez huragan „Flora”, który zbliżał się do wybrzeży Kuby. W sytuacji zagrożenia sztormowego okręt obrał kurs na północ i zawiąwszy bezpiecznie do Norfolk rozpoczął przygotowania do swej pierwszej po przebudowie tury na Morzu Śródziemnym, którą rozpoczął w dniu 29 listopada. Podczas pobytu na wodach południowej Europy *Albany* był okrętem flagowym kontradmirała J.V. Smitha, dowódcy 8 Flotyli Krążowników-Niszczycieli, uczestnicząc w jej składzie w licznych ćwiczeniach i szkoleniach. W połowie kwietnia 1964 roku na pokładzie krążownika gościł Sekretarz Marynarki Paul Nitze wraz z towarzyszącym mu dowódcą 6 Floty wiceadmirałem Williamem E. Gentnerem. Zaokrętowani oficjele obserwowali wówczas operacyjne działanie uzbrojenia przeciwpodwodnego okrętu. Pod koniec maja 1964 roku *Albany* powró-

cił do Norfolk na przegląd, po którego zakończeniu odbył dwutygodniowe szkolenie na Morzu Karaibskim. Następnie krążownik wszedł ponownie na krótko do stoczni, a potem uczestniczył w ćwiczeniach NATO na Północnym Atlantyku.

W dniu 24 maja 1965 roku *Albany* opuścił Norfolk wychodząc po raz kolejny na Morze Śródziemne. W czasie tej tury okręt czterokrotnie uczestniczył w dużych manewrach floty. Podczas jednego z ćwiczeń na Morzu Jońskim krążownik uzyskał kontakt hydrolokacyjny z niezidentyfikowanym obiektem zanurzonym. Utrzymując go przez ponad osiem godzin po raz pierwszy w historii wymusił wynurzenie radzieckiego okrętu podwodnego. W dniu 5 sierpnia dział pokładowy *Albany* pobił rekord w podejmowaniu uzbrojenia do pobierania paliwa mocując podane konwencjonalne oprzyrządowanie do bunkrowania w morzu w czasie 58 sekund – po raz pierwszy krótszym od minuty. Tydzień później marynarze krążownika ponownie pobili swój rekord mocując oprzyrządowanie w czasie 45 sekund. We wrześniu okręt min. złożył wizytę kurtuazyjną w tureckim Stambule, po czym w dniu 11 października powrócił do Norfolk. *Albany* ponow-

Wykonana w maju 1963 roku fotografia krążownika rakietowego *Albany* (CG-10) – pół roku po przywróceniu okrętu do służby jako nosiciela przeciwlotniczych pocisków kierowanych „Talos” i „Terrier”.
Fot. zbiory Arthur D. Baker III



nie wyszedł w morze w dniu 1 grudnia odbywając dwutygodniowe szkolenie na akwenie ćwiczeń uzbrojenia Floty Atlantyku. W dniu 16 grudnia krążownik powrócił do Norfolk pozostając w macierzystej bazie do końca roku.

Pod koniec stycznia 1966 roku okręt przeszedł na Morze Karaibskie gdzie odbył strzelania rakietowe na tamtejszym akwenie ćwiczeń uzbrojenia. Następnie brał udział w operacji „High Time” – największych ćwiczeniach floty od czasu zakończenia II Wojny Światowej. W dniu 4 marca *Albany* opuścił Norfolk dołączając po raz kolejny do składu 6 Floty. Tym razem pierwsza misja krążownika na Morzu Śródziemnym dalece odbiegała od rutynowej służby. Zanim zacumował w Gibraltarze pięciu jego oficerów zostało oddelegowanych do sztabu dowodzonych przez kontradmirała Wiliama R. Guesta Task Force 65. Zadaniem zespołu było wówczas odszukiwanie w głębinach morza zagubionej u wybrzeża Hiszpanii koło Palomares bomby wodorowej¹. W dniu 15 marca *Albany* dołączył na akwenie poszukiwań do flagowej jednostki zespołu – ciężkiego krążownika rakietowego *Boston* (CAG-1). Wówczas to pojazd podwodny *Alvin* zlokalizował zagubioną bombę na głębokości prawie 778 m. Próba jej podniesienia zakończyła się jednak niepowodzeniem tak, że bomba została ponownie zlokalizowana dopiero 9 dni później na głębokości... 868 m. Rankiem 8 kwietnia bomba została podniesiona na pokład jednostki ratowniczej okrętów podwodnych *Petrel* (ASR-14), które to wydarzenie z pokładu *Albany* obserwowało ponad 150 dziennikarzy. Zakończywszy udział w operacji krążownik wznowił rutynowe działania w składzie 6 Floty, kończąc tą turę oddelegowania na Morze Śródziemne przybyciem do Norfolk w dniu 25 października.

Na przełomie lat 1966/1967 okręt pozostawał w bazie macierzystej, a następnie przeszedł do Boston Naval Shipyard gdzie w dniu 1 marca po raz kolejny wycofano go z linii dla przeprowadzenia następnej modernizacji. Po przeszło 20 miesiącach prac, w dniu 9 listopada 1968 roku *Albany* został ponownie przywrócony do służby, a jego nowym dowódcą został komandor Robert C. Peniston. Mimo ponownego wcielenia w skład floty modernizacja krążownika została zakończona dopiero na początku lata następnego roku. W dniu 5 lipca 1969 roku okręt opuścił Boston i odwiedził po drodze Yorktown i Norfolk

w stanie Wirginia dotarł do Mayport na Florydzie, który to port został jego nową bazą macierzystą. Po kilkutygodniowych przygotowaniach, w dniu 15 września *Albany* wyszedł na Morze Karaibskie gdzie odbył szereg ćwiczeń. Gotowy do służby we Flocie Atlantyku okręt powrócił do Mayport w dniu 31 października.

Pod koniec lutego 1970 roku krążownik wyszedł w swą pierwszą po modernizacji turę służby na wodach europejskich. Podczas kolejnych sześciu lat *Albany* odbył trzy rejsy na Morze Śródziemne oraz jeden na wody Europy Północnej. W latach 1974-1975 krążownik był jednostką flagową 2 Floty dowodzonej przez wiceadmirała Stansfielda Turnera. Wiosną 1975 roku okręt pełnił rolę jednostki-gospodarza podczas wizyty w Bostonie dwóch niszczycieli radzieckich, które zawięły do portu amerykańskiego w dniu 12 maja. W tym samym czasie podobną wizytę składał w Leninigradzie zespół amerykańskiego niszczyciela rakietowego *Leahy* (DLG-16). Były to pierwsze od zakończenia II wojny światowej wzajemne wizyty okrętów w portach obydwu państw – liderów nieprzyjacielskich bloków. W dniu 10 sierpnia 1976 roku *Albany* wyszedł z Norfolk zostając na kolejne cztery lata oddelegowanym do służby na Morzu Śródziemnym. Krążownik, bazując we włoskim Gaeta przez niemal cały ten czas pełnił rolę okrętu flagowego dowódców 6 Floty. W dniu 28 maja 1980 roku okręt zdał służbę jednostki flagowej na rzecz bazy niszczycieli *Puget Sound* (AD-38) i cztery dni później odszedł do Stanów Zjednoczonych. Zawinawszy w drodze powrotnej na Majorkę oraz do Lizbony, *Albany* w dniu 20 czerwca dotarł do Nowego Jorku.

Kilka dni później okręt przeszedł do Norfolk w stanie Wirginia, gdzie w dniu 29 sierpnia wycofano go ze służby. Przez niemal pięć kolejnych lat krążownik pozostawał w składzie Grupy Norfolk Atlantycznej Floty Rezerwowej zostając skreślonym z listy floty w dniu 30 czerwca 1985 roku. W dniu 12 sierpnia 1990 roku *Albany* został sprzedany na złom i złomowany w roku następnym.

„Rochester” (CA-124)

Budowę *Rochester*, trzeciego z ciężkich krążowników typu *Oregon City* rozpoczęto w dniu 29 maja 1944 roku w należącej do Bethlehem Steel Corp., stoczni Fore River w Quincy, w stanie Massachusetts. Kadłub krążownika

o sygnaturze CA-124 wodowano w dniu 28 sierpnia następnego roku. Matką chrzestną okrętu została Elsa Eisenhart – żona Herberta M. Eisenharta – prezesa Bausch & Lomb Optical Co. z Rochester w stanie Nowy Jork. Krążownik, noszący jako trzeci we flocie amerykańskiej nazwę tego miasta, wprowadzono do służby w dniu 20 grudnia 1946 roku. Jego pierwszym dowódcą został komandor Harry A. Guthrie, a macierzystą bazą Filadelfia.

W dniu 22 lutego następnego roku *Rochester* opuścił Stany Zjednoczone i przeszedł na szkolenie do Zatoki Guantanamo na Kubie. Następnie okręt powrócił do Filadelfii, skąd odbył dziewięć rejsów szkolnych z rezerwistami floty na wodach zachodniego Atlantyku od Casco Bay do Karaibów. Zakończywszy ostatni z tych rejsów w styczniu 1948 roku krążownik rozpoczął przygotowania do oddelegowania na Morze Śródziemne. W dniu 20 lutego *Rochester* opuścił Filadelfię i osiem dni później zawiął do Gibraltaru gdzie rozpoczął służbę w roli okrętu flagowego admirała Forresta P. Shermana – dowódcy 6 Floty. Następne trzy i pół miesiąca krążownik spędził na Morzu Śródziemnym składając wizyty w portach jego basenu, przebywając w czasie kryzysu palestyńskiego w zatoce Suda na północnym wybrzeżu Krety. W dniu 14 czerwca admirał Sherman przeniósł swą banderę na leki krążownik *Fargo* (CL-106), po czym następnego dnia *Rochester* odszedł do Stanów Zjednoczonych. Przybywszy w dniu 27 czerwca do Filadelfii okręt przeprowadził rejsy szkolne z rezerwistami floty na Bermudy, do Nowego Brunswicku i na Jamajkę. Po odbyciu na początku października ćwiczebnego bombardowania wybrzeża wyspy Bloodsworth u wejścia do Zatoki Chesapeake w stanie Maryland krążownik wszedł do Boston Naval Shipyard na swój pierwszy przegląd stocznioowy. Zakończywszy remont *Rochester* operował wzdłuż północnoatlantyckiego wybrzeża Stanów Zjednoczonych, po czym został oddelegowany do służby we Flocie Pacyfiku. W dniu 5 stycznia 1950 roku okręt opuścił Narragansett Bay w stanie Rhode Island obierając kurs na południe,

1. Bomba ta była jedną z czterech (pozostałe upadły i zostały zlokalizowane na lądzie), które zostały wyrzucone na spadochronach z bombowca strategicznego Boeing B-52 „Stratofortress” skutkiem katastrofy spowodowanej pożarem podczas pobierania paliwa z powietrznego zbiornikowca Boeing KC-135 „Stratotanker” w dniu 17.01.1966 r.



Ciężki krążownik *Rochester* (CA-124) stojący na beczce podczas pobierania zaopatrzenia. Fotografia wykonana w 1949 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

po czym przeszedłszy Kanał Panamski zawinął do swej nowej bazy macierzystej w Long Beach.

Krążownik opuścił Kalifornię w kwietniu 1950 roku kierując się ku Hawajom. Tam w Pearl Harbor zaokrętował admirał Arthur W. Radford – Głównodowodzący Floty Pacyfiku, z którym na pokładzie *Rochester* odbył rejs do Terytoriów Powierniczych Stanów Zjednoczonych. Zakończywszy podróż, krążownik przeszedł na Guam w południowej części archipelagu Wysp Maryańskich gdzie admirał Radford wyokrętował. Banderę na okręcie podniósł natomiast dowódca 7 Floty wiceadmirał Arthur D. Struble, z którym jednostka przeszła na Filipiny.

Kiedy *Rochester* znajdował się w filipińskiej bazie Sangley Point, na jego pokład dotarł rozkaz prezydenta Harry'ego Trumana o skierowaniu amerykańskiej 7 Floty do wsparcia działań sił zbrojnych Narodów Zjednoczonych przeciwko inwazji komunistycznej na Republikę Korei. Przeszedłszy na wody japońskie krążownik dołączył do Task Force 77 – zespołu uderzeniowego lotniskowca *Valley Forge* (CVA-45). *Rochester* został jednostką flagową zespołu, którego osłonę stanowiły niszczyciele 31 Dywizjonu: *Fletcher* (DD-445), *Radford* (DD-446), *Eversole* (DD-789) i *Shelton* (DD-790) oraz 32 Dywizjonu: *Maddox* (DD-731),

Brush (DD-745), *Taussing* (DD-746) i *Samuel L. Moore* (DD-747). W dniu 1 lipca dowodzony przez wiceadmirała Struble zespół uderzeniowy opuścił Buckner Bay na Okinawie i wczesnym rankiem 3 lipca zajął pozycję w środkowej części Morza Żółtego. Następnie samoloty zaokrętowanej na *Valley Forge* 5 Grupy Powietrznej wraz z maszynami brytyjskiego lotniskowca *Triumph* (R-16) wykonały pierwsze uderzenie na północnokoreańskie obiekty militarne oraz infrastrukturę komunikacyjną niszcząc min. lotniska w Pyongyang i Heaju. W dniu 5 lipca wiceadmirał Struble opuścił pokład *Rochester* i samolotem z lotniskowca udał się do Tokio, podczas gdy okręty Task Force 77 skierowały się ku Buckner Bay przybывая tam następnego dnia.

W dniach 18 i 19 lipca artyleria krążownika wspierała żołnierzy 1 Dywizji Kawalerii lądujących w ramach operacji „Anchor Aweigh” koło Pohang Dong. Przez kolejny miesiąc krążownik uczestniczył w osłonie Task Force 77², których samoloty wspierały siły ONZ poprzez zwalczanie celów na bliskim zapleczu wojsk północnokoreańskich niszcząc min. w dniach 19 i 20 sierpnia ważny most na rzece Han na zachód od Seulu. W międzyczasie, w dniu 15 sierpnia wraz z krążownikiem *Toledo* (CA-133) oraz niszczycielami *Mansfield* (DD-728),

Lyman K. Swenson (DD-729) i *Collet* (DD-730), *Rochester* ostrzeliwał 40-milowy odcinek wybrzeża koło Songjin położonego na południe od Iwon. Ten etap operacji w strefie działań wojennych okręt zakończył w dniu 25 sierpnia.

Kolejną operacją w wojnie koreańskiej, w której brał udział krążownik był desant koło Inchon przeprowadzony w połowie września 1950 roku. Okręt, będący jednostką flagową Arthura D. Struble – dowódcy połączonych sił ekspedycyjnych – Joint Task Force 7 wszedł w skład Wysuniętej Grupy Wsparcia Ogniwego wydzielonej z uderzeniowych Task Force 90. W skład dowodzonej przez kontradmirała Johna M. Higginsa Task Group 90.6 wchodziły ponadto krążowniki: flagowy, amerykański *Toledo* (CA-133) oraz brytyjskie *Kenia* (C-14) i *Jamaica* (C-44), a także niszczyciele: *DeHaven* (DD-727), *Mansfield* (DD-728), *Lyman K. Swenson* (DD-729), *Collet* (DD-730), *Gurke* (DD-783) i *Henderson* (DD-785). Przed rozpoczęciem operacji, rankiem 13 września okręty zespołu rozpoczęły bombardowanie zagradzającej drogę do portu Inchon, ufortyfikowanej wysepki Wolmi Do. Wieczorem na pokładzie *Rochester* odbyła się

2. W tym czasie do Task Force 77 dołączyły także lotniskowce *Boxer* (CVA-21) i *Philippine Sea* (CVA-47).



Rochester (CA-124) w dniu 19 stycznia 1951 roku wracający z pierwszej tury służby w wojnie koreańskiej do bazy w kalifornijskim Long Beach. Fot. zbiory Arthur D. Baker III

konferencja admirała Struble z admirałem Higginsem i Allanem, po czym jednostki amerykańskie i brytyjskie odeszły w morze powracając na pozycje następnego dnia rano. Po dwudniowym bombardowaniu nastąpił desant 3 Batalionu 5 Dywizji Piechoty Morskiej, którego żołnierze unicestwili obronę Wolmi Do. Rankiem 15 września przed rozpoczęciem lądowania niszczyciele podeszły na odległość 600-800 metrów od brzegu wyspy kontynuując jej ostrzeliwanie. Krążowniki prowadziły wówczas ponad nimi bombardowanie przydzielonych celów na terenie miasta Inchon, prowadząc wczesnym popołudniem ostatnią fazę przygotowania artyleryjskiego, przy czym *Rochester* ostrzeliwał rejon prawego skrzydła. Po południu tego dnia rozpoczęło się desantowanie oddziałów Sprzymierzonych, po wylądowaniu których okręt wspierał na żądanie oddziały 5 Dywizji Piechoty Morskiej.

Rankiem 17 września zespół desantowy został zaatakowany przez trzy północnokoreańskie samoloty Jak-9, które wykorzystując niski pułap chmur przedarły się w rejon kotwiczowiska. Jeden z samolotów skierował się ku *Rochester*, który kotwiczył na pozycji wsparcia ogniowego na południe od wyspy Wolmi Do. Zrzucana przez nieprzy-

jacielską maszynę bomba o wagomiarze 45 kg eksplodowała na śródkręciu krążownika niszcząc jego dźwig pokładowy. Druga ze zrzucanych bomb uszkodziła jedno z działek przeciwlotniczych w dziobowej części jednostki³. W dniu 5 października biorące udział w operacji inchońskiej krążowniki amerykańskie otrzymały telegram od Głównodowodzącego X Korpusu generała porucznika Edwarda M. Almonda z podziękowaniami za szczególną efektywność wsparcia artyleryjskiego sił Narodów Zjednoczonych.

Podczas trzech ostatnich miesięcy 1950 roku *Rochester* prowadził ciężkie działania u wybrzeży Korei przez 81 dni wspierając żołnierzy sił ONZ na brzegu. Począwszy od 10 października krążownik wraz z kilkoma niszczycielami stanowił dowodzony przez kontradmirała Johna M. Higginsa zespół wsparcia ogniowego operacji rozminowania morskiego przed rozpoczęciem operacji desantowej w okolicach Wonsan. Okręt pełnił wówczas rolę mobilnej bazy śmigłowców, które wspomagały trałowanie podejść do portów Changjon, Wonsan, Hungnam i Songjin. Jego artylerzyści samodzielnie zdetonowali wówczas ogniem działek małokalibrowych sześć pływających min.

Bazujące na krążowniku śmigłowce brały udział w akcji ratowania rozbitków z trałowców *Pirate* (AM-275) i *Pledge* (AM-277), które w dniu 13 października poderwały się na minach podczas trałowania podejścia do portu Wonsan przed planowanym lądowaniem w jego sąsiedztwie. W ciągu 10 poprzedzających desant dni, z pokładu *Rochester* kierowano także działaniami lotnictwa morskiego przygotowującego operację lądowania. Opóźnienie w rozminowaniu torów podejściowych spowodowało jednak, że planowany na 19 października desant pod Wonsan został odwołany. Wcześniej bowiem miasto zdobyły od strony lądu oddziały I Korpusu Armii Republiki Korei. W dniu 25 października desantowano jedynie sprzęt pływający, który samodzielnie dotarł do brzegu. Podczas 198 dni działalności operacyjnej na Dalekim Wschodzie, *Rochester* przebył przeszło 25 tys. mil, a jego artyleria wystrzeliła 3265 pocisków kalibru 203 mm oraz 2339 pocisków kalibru 127 mm.

Począwszy od 10 grudnia okręt wraz z pancernikiem *Missouri* (BB-63) i krą-

3. Wg Field James A. Jr – *History of United States Naval Operations: Korea*, *Rochester* został trafiony tylko jedną bombą o wagomiarze 45 kg, która uderzywszy w dźwig lotniczy nie wybuchła.

zownikiem *Saint Paul* (CA-73) oraz 7 niszczycielami i 3 okrętami desantowymi LSM(R)⁴ uczestniczył we wspieraniu zespołu złożonego z lotniskowców uderzeniowych *Leyte* (CVA-32), *Princeton* (CVA-37), *Valley Forge* (CVA-45) i *Philippine Sea* (CVA-47), lekkiego *Bataan* (CVL-29), eskortowych *Badoeng Strait* (CE-116) i *Sicily* (CE-118), które stanowiły siły osłaniające ewakuację wojsk Narodów Zjednoczonych oraz koreańskich cywilów z miasta i portu Hungnam. Chociaż *Rochester* operacyjnie został podporządkowany zespołowi wsparcia ogniowego Task Group 90.8 dowodzonemu przez kontradmirała Roscoe H. Hillenkoettera, to zaokrętowany na nim kontradmirał John M. Higgins w dalszym ciągu sprawował funkcję dowódcy Task Group 95.2 – zespołu blokady, eskortowania i rozminowania. Spośród dowodzonych przez Higginsa jednostek dwa niszczyciele zapewniały blokadę od północy, jedna z fregat patrolowała przetrąłowany kanał do portu Wonsan, a trzy inne fregaty kontrolowały żeglugę do i z Hungnam. Osłaniając wycofywanie wojsk ONZ *Rochester* min. w dniu 17 grudnia ostrzeliwał na żądanie pozycje podchodzącego do miasta nieprzyjaciela uniemożliwiając mu ruchy. Nocą z 17 na 18 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 1950 roku, po czym *Rochester* przeszedł do bazy w Sasebo.

W dniu 10 stycznia następnego roku krążownik opuścił Japonię i dwadzieścia dni później zawinął do kalifornijskiego Long Beach. Okręt opuścił bazę floty w dniu 9 lutego, po czym przeszedł do Mare Island Naval Shipyard w San Francisco gdzie rozpoczął jego planowy przegląd. Po zakończeniu prac remontowych załoga *Rochester* odbyła ćwiczenia odświeżające na akwenach pomiędzy Long Beach i San Diego. Następnie do połowy lata na jednostce odbywały się szkolenia załóg ciężkich krążowników typu *Baltimore*⁵, które miały zostać przeniesione z rezerwy do czynnej służby. W dniu 27 sierpnia *Rochester* opuścił wybrzeże Kalifornii i odszedł do Pearl Harbor. Po przeszło dwumiesięcznym szkoleniu i ćwiczeniach załogi, jednostka opuściła Hawaje i w dniu 21 listopada zawinęła do bazy w japońskim Yokosuka.

Tydzień później krążownik rozpoczął kolejny okres służby w Korei wyruszając przeszło 250 pocisków burzących na obszar Kosong. W połowie stycznia 1952 roku jednostka została skierowana na północ gdzie ostrzałem artyleryjskim skoordynowanym z atakiem powietrznym samolotów z lotniskowca eskortowego *Badoeng Strait* (CE-116) wykonała uderzenie na pozycje nieprzyjaciela na półwyspie Amgak. W ciągu kolejnych tygodni okręt wraz z pancernikiem *Wisconsin* (BB-64) oraz krążownikami ciężkim *Saint Paul* (CA-73) i lekkim *Manchester* (CL-83) wspierał działania 1 Dywizji Piechoty Morskiej, która walcząc w rejonie rzeki Han starała się utrzymać nadmorskie (zachodnie) skrzydło wojsk Narodów Zjednoczonych. Następnie *Rochester* uczestniczył w bombardowaniu północno-wschodniego wybrzeża Korei, podczas gdy jego śmigłowce rozpoznawcze wielokrotnie prowadziły operacje ratownicze zestrzelonych lotników samolotów grup powietrznych lotniskowców – Task Force 77. W kwietniu krążownik był przez tydzień jednostką flagową Sił Blokadowych i Eskortowych zachodniego wybrzeża Korei. Pod koniec tego miesiąca okręt zakończył swą drugą turę służby w wojnie koreańskiej i odszedł do Stanów Zjednoczonych. Przybywszy w maju do Long Beach *Rochester* przeszedł przegląd, po którym do końca października prowadził szkolenie na wodach Zachodniego Wybrzeża.

W listopadzie 1952 roku krążownik wyruszył po raz kolejny na Daleki Wschód, dołączając w dniu 7 grudnia na wodach wschodniej Korei do jednostek zespołu wsparcia – Task Group 77.1. Zimą lat 1952/1953 okręt spędził na wspieraniu działań blokadowych oraz osłonie zespołu szybkich lotniskowców – Task Force 77. Pod koniec marca *Rochester* zakończył swą ostatnią misję w Korei i odszedł do Stanów Zjednoczonych przybywając w dniu 6 kwietnia do Long Beach. Podczas całego okresu służby w wojnie koreańskiej, krążownik sześciokrotnie został odznaczony gwiazdami bojowymi. Po niecałym miesiącu postoju w bazie macierzystej, w dniu 4 maja okręt przeszedł do Mare Island Naval Shipyard w San Francisco gdzie rozpoczęto jego przegląd połączony z modernizacją artylerii przeciwlotniczej. Przeszło półroczny postój *Rochester* w stoczni został zakończony

w dniu 7 września, po czym okręt rozpoczął czteromiesięczne szkolenie załogi. Po zakończeniu rejsów zgrywających, w dniu 5 stycznia 1954 roku po raz kolejny krążownik został oddelegowany na Zachodni Pacyfik. Tą turę służby na Dalekim Wschodzie *Rochester* zakończył po niecałych pięciu miesiącach odchodząc z Yokosuka w Japonii w dniu 29 maja.

Po raz piąty na Zachodni Pacyfik krążownik odszedł w lutym 1955 roku kończąc oddelegowanie w dniu 6 sierpnia i wracając z niego do Long Beach sześć dni później. Po niecałych trzech miesiącach postoju w bazie macierzystej okręt w dniu 19 listopada wszedł na kolejny przegląd do San Francisco Naval Shipyard. Remont *Rochester* został zakończony w dniu 7 marca 1956 roku, po czym krążownik rozpoczął szkolenie załogi przed kolejną turą służby na Zachodnim Pacyfiku. Szóste oddelegowanie okręt rozpoczął opuszczając Long Beach w dniu 29 maja, a zakończył zawijając do bazy macierzystej w dniu 16 grudnia. Pierwszą połowę 1957 roku *Rochester* spędził na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, będąc w dniu 13 czerwca jednostką flagową admirała Chestera W. Nimitza podczas rewii 1 Floty w San Francisco. Pięć dni później krążownik powrócił do Long Beach, po czym rozpoczął szkolenie załogi przez siódmym już oddelegowaniem na Zachodni Pacyfik. Tę turę służby na Dalekim Wschodzie okręt odbył pomiędzy 3 września 1957 roku i 24 marca roku następnego. Powróciwszy do Long Beach, do końca 1958 roku *Rochester* przeszedł przegląd oraz odbył kilka rejsów szkolnych u wybrzeży Kalifornii. W ciągu dwóch kolejnych lat okręt był jeszcze dwukrotnie oddelegowany na Daleki Wschód. Swą ósmą turę służby w tym regionie krążownik odbył od 6 stycznia do 17 czerwca 1959 roku, a turę dziewiątą od 5 kwietnia do 29 października 1960 roku.

Po półrocznym postoju w bazie macierzystej, *Rochester* opuścił Long Beach w dniu 12 kwietnia 1951 roku i trzy dni później został wcielony do stacjonującej w Bremerton Grupy Rezerwowej Floty Pacyfiku. Krążownik wszedł do Puget Sound Naval Shipyard, gdzie w dniu 15 sierpnia tego samego roku został wy-

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

5. Do służby zostały wówczas ponownie wprowadzone znajdujące się w rezerwie floty w Bremerton: *Baltimore* (CA-68), *Quincy* (CA-71) i *Pittsburgh* (CA-72).

cofany ze służby. Zostawszy skreślonym z listy floty w dniu 1 października 1973 roku sprzedano go na złom Coal Export Co. z Nowego Jorku.

„Northampton” (CA-125)

Stępkę czwartego krążownika typu *Oregon City* o sygnaturze CA-125 i nazwie *Northampton* położono w należącej do Bethlehem Steel Corp. Fore River Yard w Quincy, w stanie Massachusetts w dniu 31 sierpnia 1944 roku. Przy stanie zaawansowana wynoszącym 54% jego budowa, podobnie jak wielu innych jednostek amerykańskich niepotrzebnych już dla odniesienia zwycięstwa w II wojnie, została przerwana w dniu 11 sierpnia następnego roku. W lipcu 1946 roku zdecydowano o ukończeniu okrętu jako krążownika dowodzenia i po opracowaniu niezbędnej dokumentacji prace przy jego budowie wznowiono w dniu 1 lipca 1948 roku. Kadłub *Northampton* wodowano w dniu 27 stycznia 1951 roku i w dniu 7 marca 1953 roku jednostkę wprowadzono do służby w konfiguracji krążownika dowodzenia o sygnaturze CLC-1⁶.

Northampton po ukończeniu w konfiguracji krążownika dowodzenia (CLC-1). Fotografia wykonana 3 marca 1953 r. w Boston Naval Shipyard w czasie ostatnich prób odbiorczych.

„Cambridge” (CA-126)

Budowę kolejnego krążownika typu *Oregon City* o sygnaturze CA-126 i nazwie *Cambridge* rozpoczęto w Fore River Yard, Bethlehem Steel Corp., w Quincy, w stanie Massachusetts w dniu 16 grudnia 1944 roku. Prace przy budowie okrętu zostały wstrzymane w niewielkim stopniu zaawansowania w dniu 11 sierpnia 1945 roku, po czym następnego dnia kontrakt na anulowano.

„Bridgeport” (CA-127)

Szósty z ciężkich krążowników typu *Oregon City* miał początkowo nosić nazwę *Chicago*. W dniu 15 czerwca 1943 roku nazwę tę nadano jednak okrętowi o sygnaturze CA-136, którego stępkę położono w dniu 28 lipca tego roku w Philadelphia Navy Yard. Jednostka o sygnaturze CA-127 pozostawała bez nazwy do 28 czerwca 1944 roku, kiedy to przydzielono jej nazwę *Bridgeport*. Stępkę krążownika położono w dniu 13 stycznia 1945 roku podobnie jak poprzednich okrętów typu w należącej do Bethlehem Steel Corp. stoczni Fore River w Qu-

incy, w stanie Massachusetts. Jego zaawansowaną w niewielkim stopniu budowę anulowano w dniu 12 sierpnia 1945 roku.

„Kansas City” (CA-128)

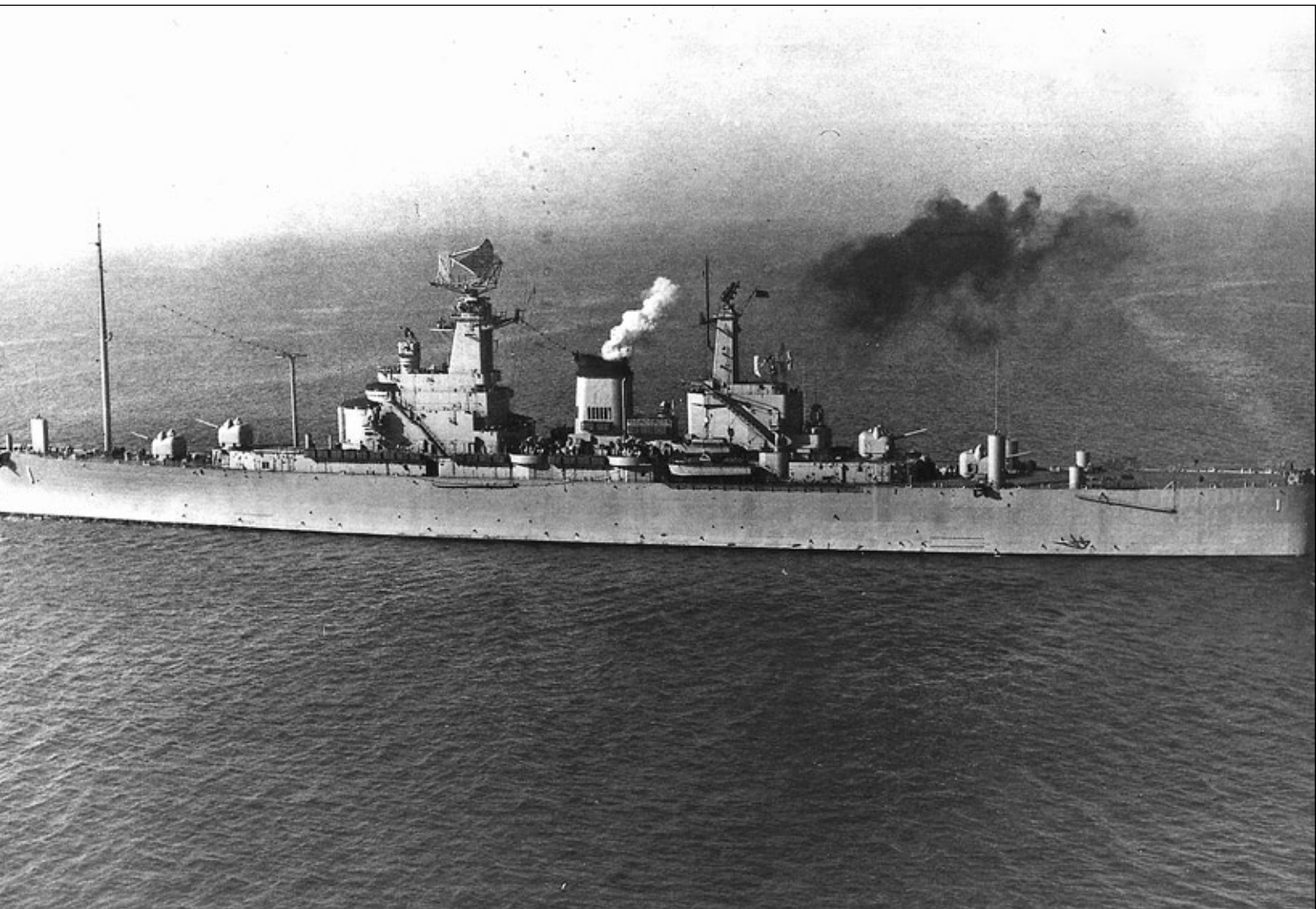
Stępka kolejnego z krążowników typu *Oregon City* o sygnaturze CA-128 i nazwie *Kansas City* została położona w Fore River Yard, Bethlehem Steel Corp., w Quincy, w stanie Massachusetts w dniu 9 lipca 1945 roku. Zanim jednak prace na jednostce rozpoczęły się na dobre, w dniu 12 sierpnia 1945 roku kontrakt na jej budowę anulowano.

„Tulsa” (CA-129)

Kontrakt na budowę ostatniego z krążowników typu *Oregon City* mających powstać w Fore River Yard w Quincy, dla którego w dniu 27 listopada 1944 roku przewidziano nazwę *Tulsa* i sygnaturę CA-129, anulowano w dniu 12 sierpnia 1945 roku zanim położono jego stępkę.

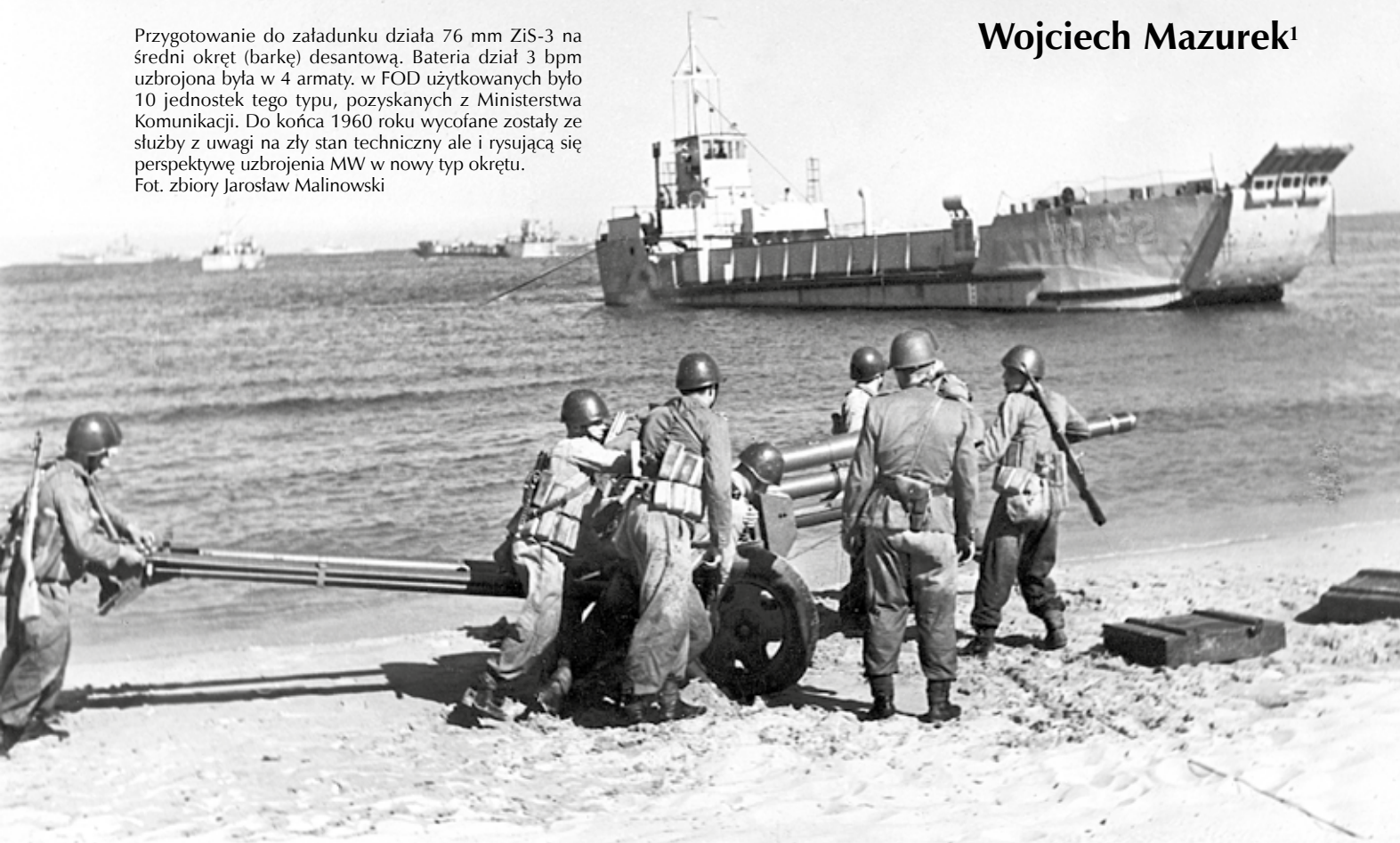
(ciąg dalszy nastąpi)

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



Przygotowanie do załadunku działa 76 mm ZiS-3 na średni okręt (barcę) desantową. Bateria dział 3 bpm uzbrojona była w 4 armaty. w FOD użytkowanych było 10 jednostek tego typu, pozyskanych z Ministerstwa Komunikacji. Do końca 1960 roku wycofane zostały ze służby z uwagi na zły stan techniczny ale i rysującą się perspektywę uzbrojenia MW w nowy typ okrętu. Fot. zbiory Jarosław Malinowski

Wojciech Mazurek¹



Flotylla okrętów desantowych w strukturze Marynarki Wojennej w latach 1951-1964

Dotychczasowy stan badań nad dziejami Marynarki Wojennej w Polsce po II wojnie światowej wskazuje na różne traktowanie przez historyków i hobbystów jednostek wojskowych sformowanych w jej strukturze. Dość dobrze znane są dzieje większości powojennych zespołów okrętów bojowych, szkolnictwa morskiego i lotnictwa. Jedną z wielu niedocenionych jednostek powojennej floty polskiej jest Flotylla Środków Desantowych (dalej – FSD), która należy do najmniej znanych zespołów okrętów. Informacje dotyczące flotylli znajdują się w nielicznych publikacjach². Niestety w większości z nich FSD opisana jest bardzo pobieżnie, bez szerszej analizy jej możliwości bojowo-przewozowych, struktury organizacyjnej, charakterystyki stanu osobowego oraz zadań jakie miała realizować. Nie dokonali również autorzy żadnego z dotychczasowych opracowań omówienia przy-

czyn sformowania jednostki, która była w połowie lat pięćdziesiątych najliczniejszym pod względem liczby eksploatowanych jednostek pływających oddziałem Marynarki Wojennej.

Stosunkowo najwięcej informacji o flotylli zawarli w swoich publikacjach Jarosław Ciślak oraz Marek Soroka³. Obaj wymienieni autorzy skupili się przede wszystkim na zagadnieniach technicznych eksploatowanych jednostek pływających a podawane przez nich dane na temat organizacji i struktury flotylli są niepełne. Dość obszerne informacje o interesującej autora jednostce wojskowej można znaleźć na stronach internetowych wraz z bogatym materiałem fotograficznym⁴. Początkowy etat jednostki wraz z jej strukturą organizacyjną zamieścił w swoich opracowaniach Andrzej Polak – oficer Wojska Polskiego na co dzień pracownik nauko-wo-dydaktyczny Akademii Obrony Na-

rodowej w Warszawie⁵. Polak opisał jednak jedynie pierwszy z opracowanych dla FSD etatów przy czym nie ustrzegł się drobnych błędów w interpretowaniu źródeł. Tak więc żadne z wymienionych w przypisach wydawnictwo nie oddaje w pełni dziejów nieistniejącej już formacji. Należy również podkreślić rozbieżności w podawanych przez wymienionych autorów danych w odniesieniu choćby do uzbrojenia poszczególnych jednostek pływających i stanów ich załóg oraz flotylli jako całości.

Przy organizacji Marynarki Wojennej bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych w opracowywanych wówczas dokumentach – wytycznych i planach rozwoju foty nie uwzględniano istnienia wyspecjalizowanej flotylli desantowej. Może wydawać się to dziwne, iż dostrzegając potrzeby sformowania jednostek piechoty morskiej⁶, nie przewidywano jednocześnie utwo-

Tabela 1. Stany osobowe i zasadniczy sprzęt flotylli wg. etatu 35/165

Komórka organizacyjna pododdział		Stan osobowy						Jednostki pływające				
		Ofic.	podoficerowie			Mar. ZSW	Łącznie	BDD	BDŚ	BDM	KD	ŁD
			Zaw.	ZSW	Razem							
Dowództwo flotylli		5	1	1	2	-	7	-	-	-	-	-
Dywizjon Berek Desantowych	Dowództwo dywizjonu	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	grupa BDD	2	6	18	24	10	36	2	-	-	-	-
	1 gr. BDS	1	5	15	20	6	27	-	2	-	-	-
	2 gr. BDS	1	5	15	20	6	27	-	2	-	-	-
	3 gr. BDS	1	5	15	20	6	27	-	2	-	-	-
	BDS (nr 7)	1	2	8	10	3	14	-	1	-	-	-
	grupa BDM	1	3	10	13	4	18	-	-	2	-	-
	Razem w dywizjonie	8	26	81	107	35	150	2	7	2	-	-
grupa Kutrów Desantowych i Łodzi Desantowych		1	6	12	18	24	43	-	-	-	6	6
Łącznie FSD		14	33	94	127	59	200	2	7	2	6	6

Źródło: opracowanie własne.

zenia oddzielnego – samodzielnego zespołu środków desantowych do jej przerzutu. W opracowywanych bezpośrednio po wojnie koncepcjach rozwoju nie uwzględniano również konieczności budowy pływających jednostek desantowych, uważając iż są to konstrukcje na tyle proste w budowie, że potrzeba niewiele czasu od opracowania i zaprojektowania jednostki do jej wdrożenia do produkcji seryjnej⁷. Do 1951 roku w strukturze MW eksploatowano desantowe jednostki pływające, lecz używano ich w charakterze jednostek pomocniczych. Od 1947 roku również jako pływające jednostki pomocnicze eksploatowane były w liczbie sześciu amerykańskie kutry desantowe typu LCP (L) – „Landing Craft Personel Large”. Oficjalnie wcielono je do służby na mocy rozkazu Dowódcy MW nr 025 z 13.04.1948 r. z jednoczesnym nadaniem im oznaczeń *KM-4*, *KM-5*, *KM-6*, *KM-7*, *KM-8* i *KM-11*⁸. W roku 1952 już w strukturze FSD na podstawie rozkazu Dowódcy Marynarki Wojennej nr 43/Org. z 7.06.1952 zmieniono ich nazewnictwo na kutry desantowe *KD* oraz nadano im nowe numery taktyczne odpowiednio *KD-19*, *KD-28*, *KD-37*, *KD-46*, *KD-55* i *KD-64*⁹. Oprócz wymienionych kutrów desantowych produkcji amerykańskiej na stanie MW były cztery polskie „Pionierlandungsboote”, które przebudowano na rzeczne kutry trałowe. Tak więc aż do 1951 roku mimo posiadania pływających jednostek desantowych MW używała ich głównie do zadań pomocniczych.

Organizacja jednostki (etatowy stan osobowy i zmiany w etatach, struktury

organizacyjne na przestrzeni lat istnienia flotylli)

Istotnym impulsem do sformowania w strukturze Marynarki Wojennej wyspecjalizowanych sił desantowych były zakrojone na szeroką skalę działania desantowe w Korei. prowadzone przez walczące strony. Do najbardziej znanych należą doskonale znane czytelnikom „Okrętów Wojennych” inchońska i wonsuńska operacje desantowe przeprowadzone przez wojska ONZ¹⁰. Już pod koniec lat czterdziestych w Polsce przeprowadzono szereg ćwiczeń doświadczalnych z zagadnień desantu morskiego. Z uwagi na brak etatowej jednostki piechoty morskiej, rolę poddziałów desantowych spełniały w nich pododdziały szkolne i wartownicze MW oraz pododdziały WOP. Obiecujące wyniki wraz z doświadczeniami płynącymi z wojny koreańskiej spowodowały zintensyfikowanie prac nad sformowaniem sił amfibijno-desantowych w strukturze Marynarki Wojennej. Prace koncepcyjne nad nowymi jednostkami podjęto w 1950 r. i 7 lipca 1951 na podstawie rozkazu organizacyjnego Sztabu Generalnego Wojska Polskiego (SG WP) nr 060/Org. powołano do życia Flotyllę Środków Desantowych. Mimo uregulowania podległości flotylli oraz określeniu miejsca stacjonowania w rozkazie organizacyjnym Szefa Sztabu Generalnego, w trakcie formowania jednostki do osiągnięcia wymaganego stanu gotowości bojowej i mobilizacyjnej stacjonowała ona w Gdyni i podporządkowana była do końca maja 1952 r. dowódcy Obrony Wodnego Rejonu Bazy Głównej (OWRBG) Od czerwca również prze-

ściowo po zmianie miejsca stacjonowania flotylli na Dziwnów, podlegała ona dowódcy 3 bpm. Ostatecznie we wrześniu flotylla przeszła do portu i bazy przeznaczenia w Świnoujściu oraz podporządkowana została dowódcy Bazy Marynarki Wojennej II kategorii. Według etatu nr 35/165 wprowadzonego w życie rozkazem dowódcy Marynarki Wojennej nr 34/Org. z 07.08.1951 nowo sformowana jednostka wojskowa liczyła 17 oficerów, 117 podoficerów (zawodowych¹¹ i zasadniczej służby wojskowej – ZSW) i 59 marynarzy¹². Organizacyjnie flotylla została podzielona na dywizjon Berek Desantowych oraz grupę Kutrów Motorowych i Łodzi Desantowych.

Dowódcy poszczególnych grup BDS byli jednocześnie dowódcami barek w stopniach porucznika, podporządkowanymi im drugimi barkami w każdej z trzech grup dowodzili podoficerowie w stopniach starszego bosmana.

Wraz z etatem wprowadzono również tabele zależności sprzętu uzbrojenia, optyczno-pomiarowego i artyleryjskiego z jednoczesnym ustaleniem uzbrojenia artyleryjskiego i strzeleckiego na poszczególnych jednostkach pływających. Nie przewidywano uzbrajania kutrów desantowych.

Mimo ustalenia norm uzbrojenia, planu tego nie zrealizowano, a uzbrojenie otrzymała tylko jedna duża barka desantowa *BDD-1*.

Równoległe z formowaniem FSD na podstawie rozkazu Szefa SG powstał 3 bpm, tak więc wyspecjalizowane siły desantowe MW składały się z dwóch współdziałających i szkolących się wspólnie jednostek wojsko-

Tabela 2. Należność uzbrojenia artyleryjskiego dla barek desantowych

Jednostka	BDD	BDS	BDS	BDM	RAZEM FSD
Uzbrojenie					
Nr jednostki pływającej	1, 2.	1, 4, 5, 6.	2, 3, 7.	1, 2.	
Rodzaj uzbrojenia	Ilość dla poszczególnych jednostek pływających				
12, 7 mm wkm plot.	2	1	-	1	10
25 mm arm. morska plot.	-	-	1	-	3
37 mm arm. morska plot.	1	1	1	-	9
85 mm morska arm. uniwersalna	1	-	-	-	2

Źródło: opracowanie własne.

wych o łącznym stanie etatowym 779 żołnierzy¹³.

W 1953 r. na mocy zarządzenia nr 295/Org. Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego z 29.08.1953 r. sformowano drugą grupę Barek Desantowych Dużych – Stawiaczy Min o stanie osobowym 74 wojskowych w tym 4 oficerów, 26 podoficerów i 44 marynarzy¹⁴. Grupa ta złożona z dwóch jednostek BDD-3 i BDD-4 niemieckiego typu MFP DM, została włączona na dwa lata do Dywizjonu Trałowców. Jednocześnie na mocy tego zarządzenia przeniesiono flotyllę z etatu 35/165 na etat 35/229. W nowej strukturze flotylla miała etatowo 43 oficerów, 123 podoficerów i 118 marynarzy ZSW¹⁵.

Zwiększono ilość etatów oficerskich o 29, marynarzy ZSW o 59 stanowisk służbowych, co stanowiło znaczny procentowy przyrost wynoszący odpowiednio – 300 i 50%. Nieznacznej zmianie uległa obsada podoficerska flotylli, dodano jej 8 podoficerów zawodowych natomiast zmniejszono o 12 stan podoficerów ZSW¹⁶. Najwięcej stanowisk wprowadzono dla oficerów, co było wynikiem konieczności skompletowania dowództw dywizjonów oraz rozbudową sztabu flotylli, jak i koniecznością ob-

sadzenia oficerami stanowisk dowódców większości eksploatowanych barek. O ile we wcześniejszym etacie przewidziano tylko jedno stanowisko dla oficera starszego, to w nowym było ich sześciu (dowódca flotylli, zastępca do spraw politycznych, szef sztabu, flagowy inżynier-mechanik, dwaj dowódcy dywizjonów).

Organizacyjnie flotylla składała się z dowództwa, sztabu z kancelarią tajną, dywizjonu Barek Desantowych, dywizjonu Barek Desantowych Średnich i grupy Kutrów Desantowych i Łodzi Desantowych. W odróżnieniu od poprzedniego etatu w nowym sprecyzowano organizację i podział załóg pododdziałów i okrętów na działy bojowe¹⁷.

W 1955 r. weszło w życie zarządzenie normujące klasyfikowanie jednostek pływających Marynarki Wojennej zaliczające wszystkie barki desantowe do okrętów IV rangi, natomiast środki mobilizowane z gospodarki narodowej (transportowce morskie) zaliczono do grupy okrętów specjalnych¹⁸. Zarządzeniem 0037/Org. z 18. 02.1956 r. oficjalnie zmieniono nazwy jednostek pływających z „barka” na „okręt” i nazwę własną flotylli na Flotylla Okrętów Desantowych. We wrześniu 1954 z etatu

flotylli skreślono armatę 85 mm i dwa WKM oraz 9 stanowisk podoficerów i marynarzy ZSW stanowiących obsługi uzbrojenia, co nie naruszyło znacznie dotychczasowej struktury organizacyjnej. Stan etatowy flotylli spadł do 275 wojskowych¹⁹. Nie naruszając organizacji w rok później zwiększono stan etatowy flotylli przejściowo do 316 ludzi. W strukturze tej jednostka przetrwała do 1956 roku. W tym też roku zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego 0200/Org. z 31.10.1956 r. wprowadzono nowy etat 35/314²⁰. Nowa struktura przedstawiała się następująco: dowództwo flotylli, sztab, dywizjon Okrętów Desantowych Dużych, dywizjon Okrętów Desantowych Średnich, dywizjon Okrętów Desantowych Małych i Kutrów Desantowych, grupa konserwacyjna Okrętów Desantowych będąca zapleczem remontowo-technicznym flotylli i drużyna gospodarcza flotylli. W wewnętrznej strukturze zrezygnowano z podziału dywizjonów na grupy okrętów, a każda okręt (kuter) podporządkowany był bezpośrednio dowódcy dywizjonu. Pod koniec 1956 roku FOD posiadając na stanie 7 Dużych Okrętów Desantowych, 10 Średnich Okrętów Desantowych, 3 Małe Okręty Desantowe oraz 6 Kutrów Desantowych²¹, była najliczniejszym pod względem eksploatowanych jednostek pływających oddziałem MW. W tym też roku siły desantowe Marynarki Wojennej w latach 50. osiągnęły na krótko maksymalne zdolności przewożowe, które wynosiły łącznie 61 czołgów, 3 lekkie działa samobieżne SU-76 i od 1700 do 2216 żołnierzy desantu w zależności od przyjętego wariantu załadunku jednostek. Stanowiło to równowartość pułku czołgów i piechoty wojsk lądowych tamtego okresu.

Tabela 3. Stany osobowe i zasadniczy sprzęt flotylli wg. etatu 35/229

Komórka organizacyjna pododdział	Stan etatowy pododdziałów, komórek organizacyjnych						Ilość i typ jednostek pływających w pododdziałach				
	Ofic.	podoficerowie			Mar. ZSW	Łącznie	BDD	BDS	BDM	KD	ŁD
		Zaw.	ZSW	Razem							
Dowództwo i sztab flotylli	14	-	2	2	1	17	-	-	-	-	-
dywizjon Okrętów Desantowych	12	15	28	43	53	108	5	-	3	-	-
dywizjon Okrętów Desantowych Średnich	15	20	40	60	40	115	-	10	-	-	-
grupa Kutrów Desantowych i Łodzi Desantowych	2	6	12	18	24	44	-	-	-	6	6
Łącznie FSD	43	41	82	123	118	284	5	10	3	6	6

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. Stany osobowe i zasadniczy sprzęt flotylli wg. etatu 35/314

Komórka organizacyjna pododdział	Stan etatowy pododdziałów, komórek organizacyjnych				Ilość i typ jednostek pływających w pododdziałach				
	Ofic.	Podofic.	Mar. ZSW	Łącznie	ODD	ODŚ	ODM	KD	Razem
Dowództwo i sztab flotylli	8	3	3	14	-	-	-	-	-
dywizjon Okrętów Desantowych Dużych	11	12	55	78	5	-	-	-	5
dywizjon Okrętów Desantowych Średnich	13	17	64	94	-	8	-	-	8
dywizjon Okrętów desantowych Małych i Kutrów Desantowych.	2	8	32	42	-	-	2	6	8
grupa konserwacyjna Okrętów Desantowych	1	1	9	11	2	2	1	-	5
drużyna gospodarcza	-	1	2	3	-	-	-	-	-
Łącznie FOD	35	42	165	242	7	10	3	6	26
Źródło: opracowanie własne. * Stan łączny dowódców okrętów i bosmanów okrętowych. ** Stan łączny za działy okrętowe na wszystkich jednostkach pływających w dywizjonach. *** Stan kucharzy i sanitariuszy na okrętach w dywizjonach. **** Stan łączny na wszystkich kutrach desantowych									

W nowej strukturze ograniczono liczbę stanowisk oficerskich o 8 etatów, podoficerskich aż o 119, zwiększono natomiast stan marynarzy ZSW o kolejne 53 stanowiska służbowe dla tej grupy żołnierzy. Redukcje w korpusie podoficerów spowodowane były wzrostem wyszkolenia marynarzy ZSW oraz jak należy przypuszczać szukaniem oszczędności w wydatkach osobowych. Podstawowe – proste funkcje wykonywane dotychczas przez podoficerów przejęli od nich marynarze z poboru po kilkuniesięcym szkoleniu w OSSMW w Ustce. Nowy etat miał urealnić możliwość obsadzenia podoficerami stanowisk dla nich przewidzianych.

W obowiązującym do lipca 1964 roku etacie 35/314 wprowadzono szereg zmian, początkowo ograniczających stan osobowy do jedynie 133 żołnierzy, co wiązało się z wycofywaniem ze służby wyeksploatowanych jednostek. Do końca 1960 roku ze służby (kampanii) wycofano wszystkie jednostki klasyfikowane jako średnie okręty desantowe. Organizacyjnie w tym roku FOD składała się z dwóch dywizjonów, dywizjonu ODD oraz dywizjonu ODM i KD. Od 1963 roku rysuje się dynamiczny rozwój FOD związany z wprowadzaniem do służby nowych okrętów i kutrów desantowych. Po ostatniej reorganizacji flotylla składała się z następujących pododdziałów i komórek organizacyjnych:

- dowództwo;
- sztab z kancelarią;
- dywizjon Okrętów Desantowych
- dywizjonu Okrętów Desantowych Małych i Kutrów Desantowych

Powrócono również do wewnętrznej struktury dywizjon–grupa. Flotylla posiadała wówczas na wyposażeniu 5 okrętów proj. 770, 12 kutrów Desantowych proj. 709 i 3 ODM. Stan etatowy jednostki miał wynosić 46 oficerów, 159 podoficerów (102 zawodowych i 57 ZSW) i 159 marynarzy.

Sprzęt jednostki i możliwości przewozowe

Jak zaznaczono w części 1 struktura flotylli wielokrotnie ulegała przebudowie pod wpływem wcielania lub wycofywania do (ze) służby kolejnych jednostek. Początkowo do eksploatacji wcielono duże niemieckie barki desantowe typu „MFP” („Marinefährrahm”) odmiany „D” oraz „DM”. Ogółem w latach 1951 – 1962 eksploatowano cztery barki odmiany „D” i dwie „DM”. Różnica konstrukcyjna między nimi polegała na wyposażeniu tych ostatnich w tory minowe i szerszym o 2 metry pokładzie. Z uwagi na małą dzielność morską mogły one ustawić odcinki zagród minowych jedynie na wodach przybrzeżnych. Obie barki były w stanie ustawić jednorazowo 68 min (po 34 na jednostkę).

Poza dużymi barkami desantowymi produkcji niemieckiej w MW znalazła się również jedna jednostka włoska typu „MZ”. Była ona mniejsza od niemieckich o 10 metrów i w odróżnieniu od nich mogła jednorazowo przewieźć ładunek 3 czołgów średnich bez żołnierzy desantu. Łącznie więc możliwości przewozowe zespołu złożonego z dużych barek desantowych wynosiły 21 czołgów średnich i 720 żołnierzy desan-

tu, co stanowiło równowartość batalionu czołgów i wzmocnionego batalionu piechoty lat 50-tych. Załogi wymienionych jednostek składały się z osiemnastu ludzi, porucznika, trzynastu podoficerów i czterech marynarzy. Jednostki miały ograniczoną zdolność pływania, jedynie do 4 stopni w skali Beauforta. Planowanego uzbrojenia jednostek nie zrealizowano. Wszystkie wymienione BDD nosiły początkowo oznaczenia typu do jakiego należały oraz numery taktyczne od 1 do 7. W trakcie eksploatacji oznaczenie ich zmieniono na Duży Okręt Desantowy – ODD z zachowaniem numeracji, natomiast w 1960 roku pozostałym w służbie pięciu okrętom nadano burtowe numery taktyczne od 861 do 865.

Z podanymi oznaczeniami taktycznymi okręty te zostały ostatecznie wycofane z linii a do końca 1963 roku spisane ze stanu MW.

Najliczniej eksploatowanymi w FSĐ barkami desantowymi były średnie barki desantowe (BDS) amerykańskiego typu „LCT Mk V” – „Landing Craft Tank, Mark V”. Jednostki te zostały zbudowane w latach 1942-1943 i pochodziły z amerykańskiego demobilu. Ogółem Polska przejęła 19 tego typu jednostek z czego 11 trafiło do MW²². Wcielanie jednostek do służby rozpoczęło w kwietniu 1951, a zakończono w lipcu 1954 r.²³, kiedy to na podstawie rozkazu Dowództwa MW nr 036/Org. z 17.07.1954 dowództwu FSĐ podporządkowano cztery ostatnie jednostki pozyskane od Ministerstwa Komunikacji i dostosowane do potrzeb wojskowych. Ładowność każdej z jednostek wynosiła 4 czołgi



Okręty desantowe o numerach taktycznych 864 – eks-BDD-6 (ODD – 6) i 863 eks-BDD-5 (ODD-5) przy nieuzbrojonym brzegu w oczekiwaniu na załadunek desantu. Jednostki te wraz z okrętem nr 865 były użytkowane do września 1963 roku. Fot. Lech Zielaskowski

średnie i 100 żołnierzy desantu. Co łącznie dawało całej grupie *BDS* 40 czołgów i 1000 żołnierzy desantu. Mogły one jak i w przypadku *BDD* realizować zadania morskie przy stanie morza 4 stopni w skali Beauforta. Pierwsze barki średnie nosiły oznaczenia *BD* i numery od 1 do 7. W wyniku wcielania do służby kolejnych jednostek i porządkowania spraw organizacyjnych wszystkim barkom średnim nadano numery taktyczne począwszy od 50 do 60 poprzedzone oznaczeniem typu *BDS*²⁴. Od 1956 roku zmieniono oznaczenia nazw z *BDS* na *ODS*, nie zmieniając ich numerów identyfikacyjnych. Jednostki te rozpoczęto wycofywać ze służby już od 1957 r., a ostatnią jednostkę skreślono ze stanu MW w 1961 r.

Oprócz jednostek pływających zakwalifikowanych do dużych i średnich w MW eksploatowano również trzy jednostki małe. Były to poamerykańskie barki typu „LCM Mk III” – czyli „Landing Craft Mechanised Mark III.”. Jednostkom na podstawie rozkazu dowódcy MW nr 043/Org. z 07.06.1952 roku nadano oznaczenia i numery *BDM 100*, *BDM 101* i *BDM 102*²⁵. Jednostki miały zdolności morskie jak większe od nich barki i mogły zabierać na pokład pojazd o masie ok. 11 ton lub 120 żołnierzy desantu. Łącznie mogły one zabrać na pokład 3 samochody cięż-

zarowe lub 3 działa samobieżne SU-76 albo 360 żołnierzy desantu jednorazowo. Podobnie jak z większymi od nich barkami zmieniono ich oznaczenia na: *ODM-100*, *ODM-101* i *ODM-102*, a w 1960 nadano im numery taktyczne od 881 do 883.

Oprócz wymienionych typów barek desantowych w FŚD eksploatowane były opisane już *KD* o łącznych możliwościach przewozowych 22,4 tony ładunku lub 216 żołnierzy desantu. Załogi tych kutrów liczyły etatowo po 7 ludzi w tym jeden podoficer zawodowy²⁶. Mogły one operować wyłącznie na wodach przybrzeżnych w warunkach o stanie morza do 3° B. W 1960 r. kutrom nadano następujące oznaczenia taktyczne od 851 do 856.

Początkowo w FŚD znajdowały się również łodzie desantowe, które wycofano z jej składu i przekazano 3 bpm, gdzie służyły do podstawowego szkolenia morskiego batalionu.

Wraz z upływem lat jednostki były stopniowo wycofywane z eksploatacji. Skreślanie poszczególnych typów okrętów ze stanu floty spowodowane było również ograniczonymi możliwościami pozyskiwania do nich części zamiennych, lecz przede wszystkim wyczerpującymi się rezerwami technicznymi mechanizmów. Stan techniczny jednostek czynił je niebezpiecznymi w eksplo-

atacji zarówno dla załóg jak i okrętowego desantu. Takiemu stanowi rzeczy nie można było zaradzić nawet najczęściej przeprowadzanymi remontami²⁷.

Plany remontów układano tak, aby nie zakłócały one bieżącej działalności szkoleniowej. W 1957 roku rozpoczęto wycofywanie ze służby jednostek o najwyższym wskaźniku usterkowości i zużycia²⁸. Przeprowadzenie prac remontowych nie zapewniło jednak pełnej sprawności technicznej wszystkich jednostek floty. Przeciętnie rok później w kampanii (gotowych do natychmiastowego użycia) było pięć *ODD*, pięć *ODS* i jeden *ODM*. W rezerwie były dwa *ODS*, dwa *ODM* i wszystkie *KD*. Ze służby wycofane zostały trzy *ODS*.

W 1959 roku poza planowymi remontami jednostek zaplanowano dodatkowe remonty zapobiegawcze dla pięciu *ODD*, czterech *ODS*, trzech *ODM* i wszystkich kutrów. Prace miały być przeprowadzone w lipcu. W styczniu tego roku ze względu na niepełną obsadę oraz przede wszystkim zły stan techniczny dowódca FOD wnioskował o wycofanie z linii dwóch *ODM* i jednego kutra.

Stan techniczny w 1960 roku dużych okrętów, pozostających wówczas w eksploatacji uznano za dobry, dwa małe okręty były w pełni sprawne technicz-



Desantowanie pododdziału piechoty morskiej z pokładu Małego Okrętu Desantowego. Trzy jednostki typu „ODM” występowały w grupie sprzętu konserwacyjnego jeszcze w 1964 roku.
Fot. Lech Zielaskowski

nie, natomiast remontów wymagały wszystkie kutry i *ODM-100*²⁹.

W 1962 roku wprowadzono dalsze ograniczenia w eksploatacji jednostek. Mogły one pływać jedynie w dzień, na wodach przybrzeżnych i do stanu morza 2^B³⁰. Wyraźnie zarysował się w tym roku kryzys sprzętowy FOD. Następna kontrola stanu technicznego jednostek flotylli przeprowadzona przez komisję Szefostwa Służb Technicznych i Uzbrojenia DMW w styczniu 1963 r. wskazywała na niemożliwość dalszej eksploatacji wszystkich *ODM*. Mimo to wzięły one wraz z pozostałymi w służbie *ODD-5*, *ODD-6* i *ODD-7* udział w zaplanowanych na ten rok szkoleniach. W listopadzie tego roku dowódca Bazy MW złożył wniosek o skierowanie jednostek do drugiej rezerwy oraz skreślenie ich ze stanu z dniem 31.12.1963 r.³¹ Trzy miesiące wcześniej, we wrześniu ze służby wycofano wszystkie *ODD*³². Jednym z zadań dla flotylli na rok 1963-64 było opracowanie organizacji bojowej dla nowych jednostek oraz przygotowanie dla nich programów szkolenia z uwzględnieniem zebranych w dotychczasowej służbie doświadczeń. Zadanie to realizował zespół oficerów dowództwa i sztabów BMW oraz FOD. Efektem prac było przygotowanie opracowania na podstawie którego rozpoczęto szkolenie załóg nowych wchodzących do służby jednostek.

Prace remontowo-konserwacyjne w różnych latach funkcjonowania flotylli trwały przeciętnie od 10 do nawet 90 dni i realizowane były własnymi siłami MW lub w stocznich cywilnych. Flotylla nie posiadała własnych środków finansowych na remonty jednostek. Wydatki na ten cel (poza remontami realizowanymi we własnym zakresie w Bazie MW) były przewidywane i pokrywane z centralnego budżetu marynarki.

Szkolenie stanu osobowego i udział w ćwiczeniach desantowych

Podstawę szkolenia flotylli stanowiły rozkazy i wytyczne wydawane przez dowódcę MW w których ujmowano szczegółowo tematykę szkoleniową na dany rok. W oparciu o te dokumenty opracowywane były programy szkolenia dla jednostek Marynarki Wojennej³³. Rok szkoleniowy podzielony był na trzy zasadnicze okresy:

- okres przygotowawczy do szkolenia trwający dwa miesiące – październik i listopad;
- zimowy okres szkolenia trwający od grudnia do końca kwietnia;
- letni okres szkolenia trwający od początku maja do końca września.

Na realizację zaplanowanych przedsięwzięć szkoleniowych przewidywano po około 700 godzin w każdym z okresów szkolenia³⁴.

Marynarze ZSW przechodzili szkolenie podstawowe w OSSMW w Ustce. Trwało ono 10 tygodni, w tym szkolenie zasadnicze³⁵. Po szkoleniu podstawowym część z marynarzy zostawała w ośrodku, a około 60% kierowana była do jednostek wojskowych, gdzie szkolenie odbywało się już na stanowiskach służbowych. Szkolenie załóg prowadzono w wymiarze 5 dni w tygodniu po 6 godzin. Jeden dzień (najczęściej sobotę) przeznaczono na prowadzenie prac konserwacyjnych i gospodarczych. Kadra zawodowa objęta była szkoleniem doskonalącym prowadzonym przez oficerów flotylli lub oddelegowanych z Bazy w Świnoujściu. Dużo miejsca poświęcano zajęciom instruktorsko-metodycznym w tym pokazom praktycznego działania okrętów podczas desantowania. Zajęciami tymi najczęściej kierował dowódca flotylli lub wyznaczony przez niego oficer dowództwa, a ćwiczącym praktycznie był jeden z oficerów dowódców pododdziałów lub jednostki pływającej i były one omawiane przez uczestników. Zajęcia z kadrą zawodową obejmowały oprócz spraw ściśle specjalistycznych również szkolenie polityczne i ogólnowojskowe w tym fizyczne i ogniowe. Szkolenia doskonalące oficerów i podoficerów zawodowych organizowano w jednostkach cotygodniowo, przewidując na nie od 120 do 160 godzin zajęć rocznie³⁶.

Tabela 5. Ilość jednostek pływających FOD w kampanii i rezerwie w wybranych latach

Tabela 5. Ilość jednostek pływających FOD w kampanii i rezerwie w wybranych latach						
Okres (miesiąc rok)	Podział na kategorie gotowości bojowej	BDD (ODD)	BDS (ODS)	BDM (ODM)	KD	Łącznie jednostek pływających
Maj 1953	Grupa bojowa	4 barki				20
	Grupa rezerwowa	6 barek				
	Grupa zapasowa	10 barek				
	Łącznie	20				
Listopad 1954	W kampanii	2	5	2	-	9
	W rezerwie	-	-	-	-	-
	Remonty	5	4	-	6	15
	Łącznie	7	9	2	6	24
Kwiecień 1958	W kampanii	5	5	1	-	11
	W rezerwie	-	2	2	6	10
	Remonty	-	-	-	-	-
	Łącznie	5	7	3	6	21
Kwiecień 1960	W kampanii	4	1	-	-	5
	W rezerwie	1	-	3	6	10
	Remonty	-	-	-	-	-
	Łącznie	5	1	3	6	15

Źródło: opracowanie własne.
* jednostki nowego typu.

Źródło: opracowanie własne.

* jednostki nowego typu.

Dowódcy poszczególnych jednostek pływających przechodzili sprawdziany umiejętności i wyszkolenia w dowodzeniu podległą jednostką pływającą lub dywizjonem. Najistotniejszymi elementami szkolenia było wykonywanie zadań zawartych w KWBOD-55³⁷. Instrukcja ta przewidywała szkolenie wielostopniowe, dla pojedynczych jednostek były to zadania od „D-1” do „D-5” oraz dla zespołów od „Z-1” do „Z-4”. Zadania typu „D” obejmowały zagadnienia działania pojedynczego okrętu – kutra desantowego:

- D-1 – Bojowa i codzienna organizacja okrętu;

- D-2 – Pływanie pojedynczego okrętu oraz wykorzystanie uzbrojenia i środków technicznych w czasie przejścia morzem;

- D-3 – Obrona okrętu w porcie, na redzie i podczas przejścia morzem;

- D-4 – Przyjęcie desantu na okręt i przejście morzem;

- D-5 – Walka o lądowanie desantu i lądowanie desantu na brzeg.

Oceniającym ćwiczący okręt lub kuter był dowódca dywizjonu w skład którego on wchodził. We wskazówkach organizacyjno – metodycznych do szkolenia wymagano łączenia zadań od „D-3” do „D-5”³⁸.

W ramach zadań „Z”, ćwiczone te same zagadnienia w ramach dywizjonów. Zadania zespołowe oceniane były przez dowódcę flotylli, a konkretnie przez komisję przez niego powołaną.

- Z-1 – Wspólne pływanie i manewrowanie zespołem;

- Z-2 – Obrona dywizjonu okrętów desantowych w czasie postoju w porcie i na redzie i podczas przejścia morzem;

- Z-3 – Przyjęcie desantu przez dOD, przejście morzem;

- Z-4 – Walka o lądowanie desantu i wysadzenie desantu na nieprzygotowany (nieprzyjacielski) brzeg³⁹.

Desantowanie piechoty z kutra desantowego nr 851 eks- KM-4, KD-19. Sześć kutrów tego typu użytkowała FSD (FOD) w latach 1951-1963. oprócz swojego zasadniczego przeznaczenia kutry te wykorzystywano szeroko do szkolenia podchorążych Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.

Fot. Lech Zielaskowski



Przeciętnie poszczególnym dywizjom wyznaczano od 90 do 180 dni na zrealizowanie zadań indywidualnych „D” oraz do 120 dni na przerobienie i zdanie zadań pododdziałom. W rocznych planach szkolenia uwzględniano konieczność przeprowadzania prac remontowo-konserwacyjnych okrętów i kutrów.

Poza przytoczonym KWBOD, zadania desantowe oraz sposób ich realizacji, w tym taktykę okrętów desantowych zawierała i inne wydane w latach 50-tych przepisy i regulacje⁴⁰. Podstawowe zadania jednostek desantowych ujęte były w „Instrukcji o bojowej działalności okrętów desantowych” wydanej przez Dowództwo Marynarki Wojennej w 1956 roku⁴¹. Flotylla miała następujące zadania:

- przewożenie drogą morską i wysadzenie na nieprzyjacielski nieprzygotowany brzeg stanu osobowego i sprzętu bojowego desantu morskiego metodą „brzeg-brzeg”;
- przeładunek wojsk desantu z transportowców na nieprzygotowany brzeg w rejonie lądowania desantu;
- przewóz drogą morską zaopatrzenia dla wojsk walczących na wybrzeżu;
- ewakuacja okrańczonych wojsk.

Działania desantowe mogły być realizowane kilkoma sposobami. Metoda desantowania „brzeg-brzeg” polegała na podjęciu desantu z punktów załadunkowych, przejściu morzem i wysadzenie desantu bezpośrednio na brzeg przeciwnika. Ta forma desantu stosowana była przez wszystkie eksploatowane w MW desantowe jednostki pływające. Inną metodą była technika desantowania „okręt-brzeg”, który polegała na dokonaniu przeładunku załadowanej na transportowiec (przystosowany do przewozu wojsk statek) techniki na środki desantowe lub desantowo-przepławowe⁴² i transport jej do punktów lądowania desantu. Sposób ten stosowany był głównie w wypadku udziału w działaniach desantowych mobilizowanych



Inżynieryjny transporter pływający PTG K-61 z pododdziałem desantu. Amfibie tego typu stanowiły podstawowy sprzęt desantowo – przeprawowy 3. pułku piechoty morskiej a następnie dywizji desantowej „niebieskich beretów”. PTG mogły pływać z prędkością 10 km/h i miały nośność 5 ton.

Fot. Lech Zielaskowski

z gospodarki narodowej statków pełnomorskich o dużym zanurzeniu uniemożliwiającym bliskie podchodzenie do brzegu. Ostatnia metoda to desantowanie „kombinowane”, łączące oba powyższe sposoby. Sposób działania zależny był od wielkości wysadzanego desantu. Jeżeli miał być to niewielki desant taktyczny lub dywersyjno-rozpoznawczy stosowano był sposób „brzeg-brzeg”, natomiast podczas działań w skali operacyjnej desant wysadzano metodą kombinowaną. Dodatkowymi dokumentami o które opierało się szkolenie były rozkazy i wytyczne wydawane przez dowództwo Bazy MW w Świnoujściu w których dość szczegółowo stawiano zadania do osiągnięcia w danym roku szkoleniowym oraz sposób ich realizacji. Od roku 1958 zadania szkoleniowe dla okrętów i kutrów desantowych zmieniono, łącząc je w trzy, tj. zadanie „D-1” do „D-3” dla pojedynczej jednostki pływającej, „Z-1” dla dywizjonów i „Z-1” dla flotylli⁴³. Wprowadzenie nowych procedur nie zmieniało zasadni-

czo opracowanych wcześniejszych regulacji. Zadanie „D-1”, polegało na przygotowaniu okrętu (kutra) do pływania (wyjścia w morze). Oprócz normalnej działalności szkoleniowej jednostki flotylli były wykorzystywane do szkolenia podchorążych OSMW, które podlegało ocenie oraz brały udział w ćwiczeniach doświadczalnych. W 1954 roku zespół dwóch BDS-ów przeprowadził doświadczalne desantowanie czołgów i pojazdów samochodowych z dobrym skutkiem. Czołgi T-34 wodowano na głębokość 2,2 metra i 3,4 metra, natomiast samochody ciężarowe Lublin i ZiS na głębokości 60 cm i 1,2 m. Podczas ćwiczenia sprawdzano przede wszystkim możliwości nowego sprzętu bojowego. Czołgi kierowano do brzegu za pomocą sygnałów radiowych. We wnioskach z ćwiczenia zaznaczono konieczność przedłużenia i wzmocnienia ramp ładunkowych oraz utrzymywania okrętów prostopadle do punktu załadowania desantu⁴⁴. Wykonywane przez flotyllę zadania szkoleniowe wpi-

Tabela 6. Główne zadanie szkoleniowe dla FOD na wybrane lata

Rok szkoleniowy	Zadanie przewodnie do realizacji programu szkolenia w roku.
1956	Przygotowanie flotylli do przeprowadzenia desantu taktycznego w trudnych warunkach meteorologicznych. Ćwiczyć załadunek desantu na plaży i w portach.
1960	Przygotować FOD do przyjęcia wojsk i techniki bojowej desantu z nieprzygotowanego brzegu oraz do sprawnego wysadzenia desantu i powrotnego zdjęcia (go) z lądu.
1962	Przygotować FOD do przyjęcia desantu z portów i z nieprzygotowanego brzegu wraz z techniką bojową i wysadzenie go bez długotrwałego przejścia morzem.
1963	Doskonalić działania desantowe siłami posiadanych i nowo-wcielanych okrętów desantowych. Zabezpieczyć wysadzenie desantu w składzie wzmocnionej kompanii piechoty morskiej z 3 pułku piechoty morskiej w nocy i we mgle.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7. Wyniki ważniejszych kontroli i inspekcji wyszkolenia FSD w wybranych latach

Organ kontrolujący rok	SGMW* 1953r.	SGMW 1954r.	SGMW 1955r.	DMW** 1956r.	MON*** 1956r.
Ocena średnia za Flotyllę	3 (dst.)	4 (db.)	4 (db.)	3 (dst.)	2 (ndst.)

Źródło: opracowanie własne.
 * komisja Sztabu Głównego Marynarki Wojennej;
 ** komisja z Dowództwa Marynarki Wojennej;
 *** Inspekcja MON.

sywały się w zadania przewodnie Marynarki Wojennej. Jednym z zadań stawianych przed siłami morskimi w latach 50-tych było zabezpieczenie wysadzenia desantu taktycznego w ramach operacji obronnej na wybrzeżu własnym w początkowym okresie wojny. Praktycznie realizowano wówczas szereg treningów sztabowych, gier wojennych i ćwiczeń z wojskami, które miały przygotować jednostki bojowe do realizacji zadań desantowych. W 1956 r. głównym zadaniem w Marynarce Wojennej realizowanym m.in. w formie szkolenia operacyjno-taktycznego było okrążenie zgrupowania przeciwnika działającego na nadmorskim kierunku operacyjnym, a od 1961 roku prowadzenie działań desantowych w początkowym okresie wojny w ramach operacji zaczepnej wojsk frontu nadmorskiego we współdziałaniu z sojusznikami flotami.

Realizacja szkolenia desantowego odbywała się we współpracy z 3 bpm (ppm) oraz wojskami lądowymi. Szkolenia poprzedzane były ustaleniami pomiędzy dowództwami ćwiczących jednostek, które po zatwierdzeniu przez przełożonych, były podstawą do szczegółowego planowania szkolenia w określonym czasie i miejscu. W latach 1954-1955 szkolenie desantowe przeszedł 17 pułk piechoty z Międzyrzecza⁴⁵ oraz część pododdziałów 2 Brygady Przeciwdesantowej z Kamienia Pomorskiego.

Wspólne szkolenia w zakresie działań desantowych odbywały się w miesiącach od marca do sierpnia, zajmując przeciętnie około 35-60 dni szkoleniowych. Zajęcia odbywały się w Dziwnowie, Pobierowie, Międzyzdrojach i Ustce. Szkolące się pododdziały 3 bpm, a od 1957 roku i 29 Kołobrzeskiego Batalionu Saperów Morskich w zależności od okresu szkolenia

ćwiczyły zagadnienia desantowe w ramach drużyn, plutonów, kompanii, batalionu, a od 1959 także pułku. Żołnierzy desantu podczas zajęć na okrętach obowiązywał Regulamin Służby Okrętowej. Szkolenia desantowe przechodziły wszystkie pododdziały bojowe 3 bpm oraz kompania szkolna. Przeprowadzano treningi w załadunku ludzi, koni i techniki bojowej w różnych wariantach. Podsumowaniem szkolenia były wspólne ćwiczenia taktyczne, kontrolowane przez przedstawicieli dowództw nadrzędnych lub dowództwa MW. Przeciętnie do szkoleń z piechotą morską flotylla wydzielala od 3 do 10 okrętów i 3-6 kutrów. Natomiast ćwiczenia taktyczne obu jednostek wojskowych odbywało się z użyciem 100% sprawnych środków desantowych.

W założeniach do odbytych w latach 50. ćwiczeń desantowych, przeciwnik po opanowaniu polskiego wybrzeża, utracił zdolność do kontynuowania działań zaczepnych w głąb lądu. Zadaniem desantu taktycznego było wylądowanie na jego tyłach i odcięciu mu drogi ewakuacji. Rzuty szturmowe desantu miały opanować 500 metrowe odcinki, a cały desant taktyczny opanować odcinek wybrzeża szerokości 2,5 kilometra. W czasie manewrów sprawdzano skuteczność zasłon dymnych ze szczególnym uwzględnieniem maskowania dymami lądującego desantu. Zadymianie wykonywane miało być zarówno przez okręty jak i wojska desantu już po osiągnięciu brzegu.

W dniach 21/22.05.1962 r. flotylla wzięła udział w ćwiczeniu z Flotą Bałtycką ZSRR i marynarką NRD, podczas którego działała z radziecką dywizją zmechanizowaną. Flotylla występowała w ćwiczeniu jako II Oddział Desantowy i uzyskując pozytywną ocenę za reali-

zację postawionych jej zadań⁴⁶. W październiku tego roku w ramach manewrów „Odra-Bałtyk”, flotylla prowadziła wspólne działania w ramach sił Układu Warszawskiego desantując 3 pułk piechoty morskiej wchodzący w skład ćwiczącej pod dowództwem gen. bryg. Tadeusza Pióro Grupy Operacyjnej „Bałtyk”.

W szkoleniu artylerzystów duży nacisk położony był na rozpoznawanie sylwetek okrętów i samolotów własnych i przeciwnika. Ważnym elementem szkolenia było również nauczanie artylerzystów wykonywania czynności na innych niż etatowe stanowiskach w ramach obsługi⁴⁷. Zadania do szkolenia na 1954 rok przewidywały następujący podział czasu szkoleniowego:

- 60% ćwiczeń miało być realizowanych w warunkach dziennych;
- 25% w warunkach nocnych;
- 15% z użyciem indywidualnych środków ochrony przed skażeniami (w warunkach zastosowania Broni Masowego Rażenia)⁴⁸.

Zadania artyleryjskie dla jedyne go uzbrojonego okrętu zawarte były również w KWBOD i obejmowały zarówno walkę z przeciwnikiem powietrznym jak i lądowym i morskim⁴⁹. Poziom wyszkolenia artyleryjskiego personelu flotylli nie należał do najwyższych w marynarce, co było m. in. wynikiem braków w obsadzie etatowej działu II artyleryjskiego. Z uwagi na niekompletną obsługę armaty 85 mm 90K w 1956 roku niezrealizowano żadnego strzelania programowego, natomiast ze strzelań z armaty plot. 37 mm uzyskano średnią ocenę 4,00⁵⁰.

Działalność szkoleniowa flotylli była kontrolowana głównie przez komisje Bazy Głównej MW i szczebel nadzrę-

Tabela 8. Ukompletowanie FOD stanem osobowym w wybranych latach

Lata – okres		1954 listopad	1955 grudzień	1956 grudzień	1957 grudzień	1958 marzec	1960 marzec
Stan	Etatowy	316	316	242	242	242	190
	Faktyczny	189	359	388	190	190	172
	% Ukompletowania	59	113	160	78	78	90

Źródło: opracowanie własne.



W latach 1962 -1964 Marynarka Wojenna wzbogaciła się o nowe kutry desantowe proj. 709. Wybudowane w liczbie 15 w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni stanowiły sprzęt dywizjonu kutrów desantowych. Na fotografii jednostka po modernizacji polegającej na zabudowie ładowni i przesunięciu sterówki na śródkręcie.

Fot. zbioru Arthur D. Baker III

ny Sztab Główny MW. Oprócz wyszkolenia sprawdzianom poddawano gotowość bojową w tym utrzymywanie sprzętu w odpowiednim stopniu gotowości bojowej. W dziale tym sprawdzano znajomość obowiązków przez osoby funkcyjne i służby dyżurne oraz praktyczną umiejętność zapoczątkowania osiągania wyższych stanów gotowości bojowej (OWSGB). Kontrola poddawano codzienną – bieżącą działalność jednostki i jej sprawy gospodarcze – kwatermistrzowskie oraz utrzymanie sprzętu. W ramach oceniania jednostki dokonywano sprawdzianów wyszkolenia ogólnowojskowego i specjalistycznego w każdym z korpusów osobowych. Uogólniając przebadany materiał źródłowy stan wyszkolenia FOD nie był najgorszy, ale i nie stawiał flotylli w gronie przodowników wyszkolenia. Częstymi uwagami w reali-

zacji procesu szkolenia było słabe przygotowanie instruktorko – metodyczne oficerów – absolwentów OSMW oraz brak zainteresowania ze strony podoficerów podległymi im marynarzami ZSW. Wielokrotnie zarzucano dowódcom jednostek mało staranne prowadzenie map i dokumentacji nawigacyjnej podczas rejsów. Najczęstszymi uwagami ujmowanymi w protokołach pokontrolnych komisji i inspekcji przeprowadzonych w latach 50-tych była:

- niska na ogół znajomość przez oficerów i służby dyżurne zadań na wypadek OWSGB;
- nieznajomość przez kadrę problemów marynarzy ZSW;
- zły stan uzbrojenia (nie konserwowanie broni osobistej);
- nieterminowe zdawanie zadań przez pojedyncze jednostki jak i pododdziały;

• zaległości w prowadzeniu dokumentacji szkoleniowej lub całkowity jej brak na okrętach i kutrach nie mających etatowych dowódców.

Wskazywane usterki i uwagi ujęte w formie protokołu trafiały do jednostki w formie całościowej lub fragmentu jej dotyczącego – odpisu. Dowództwo flotylli było zobowiązane do opracowania harmonogramu usunięcia wskazanych w protokołach uwag, po czym składano pisemny meldunek do dowódcy BMW. Do pozytywów podkreślanych przez komisje należało:

- systematyczne podnoszenie poziomu wyszkolenia flotylli w działaniach desantowych;
- wysoką jakość dokumentacji szkoleniowej na okrętach mających etatowych dowódców;
- na ogół dobre wyszkolenie marynarzy ZSW.

Tabela 9. Stan FOD w stosunku do całości sił MW w wybranych latach

Rok	Wyszczególnienie	Stan etatowy ludzi i sprzętu na koniec roku kalendarzowego		
		FOD	MW	% stanu FOD do całości MW
1951	Stan osobowy (na jednostkach pływających)	200	1613	12,39
	Ilość jednostek pływających	17	95	17,89
	Tonaż (ton)	3314	15 533	21,33
1956	Stan osobowy (na jednostkach pływających)	242	3385	7,15
	Ilość jednostek pływających	26	156	16,66
	Tonaż (ton)	6055	37 700	16,06
1960	Stan osobowy (na jednostkach pływających)	190	4078	4,65
	Ilość jednostek pływających	19	162	11,72
	Tonaż (ton)	3605	46332	7,78

Źródło: pracowanie własne.

Flotylla była oddziałem bojowym o różnym stopniu ukończenia w sprzęt i stan osobowy, sformowania głównie z myślą o zabezpieczeniu szkolenia desantowego piechoty morskiej. FOD poza krótkotrwałym okresem „świeżości” (lata 56-58) miała nieznaczne zdolności przewozowe, które pogłębiał fakt ograniczonej dzielności morskiej, a co za tym idzie możliwości bojowego jej wykorzystania. Flotylla realizowała stawiane jej zadania mimo braków kadrowych w obsadzie etatowej sięgającej w pewnych okresach powyżej 30% stanu. Zaangażowanie kadry i marynarzy zasadniczej służby wojskowej umożliwiło realizację szkolenia polskiej piechoty morskiej i jednostek wojsk lądowych. Flotylla wzięła udział w pierwszych ćwiczeniach połączonych flot Układu Warszawskiego podczas których, mimo znacznego zużycia posiadanych jednostek pływających, zrealizowała postawione jej zadania. Kadra wyszkolona we flotylli stanowiła zespół w oparciu o który sformowano nowocześnie uzbrojony Związek Taktyczny okrętów – 2 Brygadę Okrętów Desantowych. Jednostka pod względem kadrowym nie była liczna, ale biorąc pod uwagę liczbę eksploatowanych w niej jednostek pływających i tonaż, należała do największych zespołów okrętów powojennej MW oczywiście tylko w latach szczytowego jej rozwoju organizacyjnego. ●

1. Autor przygotowuje rozprawę doktorską pod kierownictwem naukowym dr. hab. Bogdana Zalewskiego pod roboczym tytułem *Wojska i sily desantowe Sił Zbrojnych PRL w latach 1951 – 1977 r. (Skład bojowy, struktury organizacyjne i uzbrojenie). Miejsce, rola i przeznaczenie wynikające z polskiej doktryny wojennej i zobowiązań sojuszników*.

2. Zob. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Poliska Marynarka Wojenna 1918 – 1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992.; W. Polus, *Wykaz jednostek pływających Marynarki Wojennej w latach 1945 – 1956* (maszynopis w zbiorach Biblioteki Muzeum Marynarki Wojennej); J. Przybylski, *Rozwój Marynarki Wojennej i jej rola w obronie wybrzeża w latach 1949 – 1956*, (rozprawa doktorska), WIH, Warszawa 1979.; idem, *Miejsce obrony Wybrzeża w ogólnym systemie obrony państwa w latach 1945-1989*. [w:] *Pomoc w systemie obronnym Polski w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej* (materiały z konferencji naukowej), pod red. T. Kmiecik, PAP, Słupsk 2004 r.; idem, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956-1980*. (Studium historyczno – wojskowe), „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” nr 096, Gdynia 1988.

3. J. Ciślak, *Okręty desantowe projektu 770, 771, 77, 776*, „Morza Statki i Okręty” nr 3/1998.; idem, *Poliska Marynarka Wojenna 1995*, Gdynia 1996.; M. Soroka, *Polskie Okręty Wojenne, 1945-1985*, Gdańsk 1986 r.

4. Strony internetowe: http://www.from.okay.pl/krzysztof_galas/pmaw_okretydesantowe.html; [\[gada.html; http://www.militarium.net/wojsko_polskie/historia/MWpl.11.11.2007.r\]\(http://www.militarium.net/wojsko_polskie/historia/MWpl.11.11.2007.r\).](http://www.2dotr.m.uznam.net.pl/brygada/bry-</p>
</div>
<div data-bbox=)

5. A. Polak, *Wojska obrony wybrzeża w Polsce latach 1920-1967* (praca magisterska), WSP, Słupsk 1997.; idem, *Wybrane problemy obrony wybrzeża w Polsce*, Warszawa 2002.

6. Potrzebę sformowania w strukturze MW piechoty morskiej uwzględniono już w 1946 r. w wielu dokumentach. np. gen. Stefan Mossor postulował sformowanie zmotoryzowanej dywizji piechoty morskiej z organicznym oddziałem pancernym i siłą artylerią. W wytycznych do rozwoju MW na 1947 rok polecono sformowanie pułku piechoty morskiej (ppm) dla Bazy MW w Gdyni oraz batalionu piechoty morskiej (bpm) dla Bazy w Świnoujściu. 3 batalion piechoty morskiej był początkowo podporządkowany dowództwu bazy Marynarki Wojennej II kategorii w Świnoujściu, a następnie Dowództwu Jednostek Nadbrzeżnych. Batalion przechodził szereg reorganizacji, których celem było zwiększenie jego możliwości bojowych. W 1959 r. połączono 3 bpm z 29 Kołobrzeskim Batalionem Saperów Morskich, pododdziałem wojsk inżynierskich Marynarki Wojennej szkolonym w zakresie działań amfibijnych, szczególnie w ich inżynierskim zabezpieczeniu. Nowo utworzony pułk piechoty morskiej brał udział w pierwszych większych manewrach desantowych Układu Warszawskiego „Odra-Bałtyk” w składzie Operacyjnej Grupy Desantowej. Ćwiczenia te wykazały dość dobre przygotowanie uczestniczących, wydzielonych do desantu pododdziałów pułku.

Stan ewidencyjny (faktyczny) jednostki wahał się w granicach 70-96% stanu etatowego. Na początku 1963 r. pieczęć morską wyłączono z Marynarki Wojennej. W oparciu o stan osobowy jednostki sformowany został 93 pułk desantowy 23 Dywizji Desantowej oraz 29 Kołobrzeskimi Batalion Saperów. Większość sprzętu bojowego pułku przekazano wojskom lądowym. Pojawiła się również koncepcja rozbudowy 3 ppm w brygadę z jednoczesną zmianą dyslokacji jednostki z dotychczasowego w Dziwnowie do Ustki. Plan ten został zrealizowany. Zob. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 207, 231, 233, 271.; A. Polak, *Batalion (pułk) piechoty morskiej w strukturze obrony wybrzeża (1951-1963)*, „Przegląd Morski” nr 2/2005.

7. J. Poksiński, *Flota wojenna Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1951-1967. Koncepcja kontradmirała Włodzimierza Steyera z 3 maja 1947 roku*, „Zeszyty Naukowe WAP” nr 3 / 1988., s.159.

8. W. Polus, op. cit., s.18 p. Oznaczenie „KM” – kuter motorowy.

9. Ibidem., s. 19.

10. Szerzej, K. Kubiak, *Korea 1950*, Warszawa 1994.; idem, *Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej. Studium przypadków*, Warszawa 2007.

11. Do 1 lipca 1958 r. podoficerów innej niż zasadnicza służba wojskowa, określano mianem podoficerów nadterminowych. Autor używa określenia „podoficer zawodowy” w całym materiale dla uproszczenia terminologii. Poza podoficerami zawodowymi występowali również podoficerowie długoletniej nadterminowej służby wojskowej, a od połowy lat 60. również marynarze długoterminowej służby wojskowej, których przygotowanie do służby podpowiadałoby zaliczenie ich do grona żołnierzy zawodowych. W całym materiale autor nie dokonuje jednak rozgraniczeń dla marynarzy i umieszcza ich jako żołnierzy ZSW. Pojawiające się określenia „żołnierz zawodowy” odnoszą się jedynie do oficerów, chorążych i podoficerów.

12. Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW), akta Flotyli Okrętów Desantowych (dalej FOD), sygn. 3947/90/1, k. 2, *Rozkaz organizacyjny dowódcy Marynarki Wojennej nr 34/ Org. z dnia 07. 08. 1951 wprowadzający etat nr 35/165*.

13. AMW, akta Oddziału VI Organizacyjnego Sztabu Marynarki Wojennej (dalej VIOSMW), sygn. 341/53/26, k.293, *Rozkaz organizacyjny Szefa Sztabu Generalnego 060/Org. z dnia 07.07. 1951*.

14. Centralne Archiwum Wojskowe, (dalej CAW) akta Zarządu I Organizacyjnego Sztabu Generalnego

(dalej ZO Org. SG), sygn. 1544/73/3078, *etat 35/230 Grupy Okrętów Desantowych Dużych – Stawiaczy Min.*

15. CAW, akta ZO Org. SG, sygn., 1544/73/3077, *Etat Flotyli Środków Desantowych*.

16. Ibidem.

17. Dział bojowy – komórka organizacyjna, przeznaczona do eksploatacji i obsługi urządzeń, wyposażenia oraz uzbrojenie okrętowego na okrętach (jednostkach pływających Marynarki Wojennej). Działy bojowe dzielą się na: dział bojowy I – nawigacyjny; dział bojowy II – artyleryjski; dział bojowy IV – obserwacji i łączności; dział bojowy V – elektromechaniczny.

18. AMW, akta VIOSMW, sygn., 912/55/2 k. 228 – 229, *Rozkaz organizacyjny MON nr 0068/Org.*

19. CAW, akta ZO Org. SG, sygn., 1544/73/3077 k. 7, *Wykaz zmian do etatu 35/229*.

20. AMW, akta VIOSMW, sygn., 3563/76/7 k. 541, *Zarządzenie Szefa Sztabu Generalnego nr 0200/Org. z dnia 31. 10. 1956 r.*

21. J. Przybylski, *Rola i miejsce Marynarki Wojennej w organizacji obrony Wybrzeża w latach 1949 – 1956* (Maszynopis w zbiorach Biblioteki Muzeum Marynarki Wojennej) sygn. 587., s. 19.

22. M. Soroka, op. cit., s. 74 p.

23. W. Polus, op. cit., s. 10, 12.

24. M. Soroka, op. cit., s. 74.

25. Ibidem.

26. AMW, akta FOD, sygn. 3947/90/1, k.6, *Etat 35/165*.

27. Rozróżniano remonty: kapitalne, średnie, bieżące, gwarancyjne, planowo – zapobiegawcze i awaryjne. Na przeprowadzenie każdej z wymienionych prac konserwacyjnych – remontowych przewidziany był termin wynoszący od 10 do 90 dni. Remonty awaryjne były następstwem zdarzeń – uszkodzeń jednostek. Jeżeli były to uszkodzenia drobne usuwano je we własnym zakresie lub siłami bazy technicznej BMW. W wypadku poważnych awarii, jednostkę kierowano do stoczni.

28. Z dniem 28. 12. 1957 r. ze służby wycofane zostały *ODD-1* i *ODD-2*. Zob. J. Ciślak, op. cit., s. 276.

29. AMW, akta FOD, sygn., 3040/65/33 k. 53-56., *Sprawozdanie z wyszkolenia bojowego i politycznego za 1960 rok*.

30. AMW, akta BMW sygn. 3191/66/77 k. 625, *Zadania dla FOD na 1963 rok*.

31. AMW, akta BMW sygn. 3191/66/170 k. 203, *Wniosek dowódcy BMW do dowódcy MW w sprawie skreślenia z ewidencji jednostek pływających MW*.

32. J. Ciślak, op. cit., s. 274.

33. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 189.

34. Ibidem, s. 190.

35. J. Przybylski, op. cit., 47.

36. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 190.

37. *Tymczasowy Kurs Wyszczolenia Bojowego Okrętów Desantowych* – DMW 1955. KWBOD – 55 Wprowadzony do użytku Zarządzeniem nr 077/ DMW z dnia 31.12.1955 r. (dalej KWBOD-55).

38. Ibidem, s., 59.

39. Ibidem, s., 68-94.

40. *Taktyka Marynarki Wojennej*, Mar. Woj. 107/55, *Przepisy Pływania w Zespole – PPZ- 52*, Mar. Woj. 22/52., *Przepisy Pływania w Zespole – PPZ – 55*, Mar. Woj. 93/55., *Metodyka szkolenia załóg okrętów i zespołów marynarki wojennej*. Mar. Woj. 56.

41. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 247.

42. Do środków desantowo – przeprawowych należały m.in. Pływające Transportery Desantowe PTG będące na wyposażeniu 3 ppm oraz pododdziałów inżynierskich MW i wojsk lądowych oraz promy i przystanie pływające budowane z elementów mostów pontonowych.

43. AMW, akta BMW sygn. 3035/65/16, k. 187, *Zadania kursowe dla FOD*.

44. AMW, akta FOD, sygn. 2325/61/19, k. 48, *Meldunek dowódcy „ODS-50” z ćwiczeń doświadczalnych z 05. 09. 1958 r.*

45. Pułk ten wchodził w skład 5 Dywizji Pie-

Dane taktyczno-techniczne okrętów desantowych

Podstawowe dane taktyczno – techniczne Dużych Barek (Okrętów) Desantowych typu „MFP” D

Wymiary (metry) długość x szerokość x zanurzenie max. – 49, 8 x 6,6 x 1,35
 Wyporność (tony) normalna/pełna – 239/306 – 350
 Prędkość (węzły/godzina) marszowa/maksymalna – od 7,2 do 8,2 / od 6 do 6,5
 Ilość, typ i moc silników (konie mechaniczne); 3x 3-D-6 – 450KM
 Zasięg pływania (mile morskie) – 560
 Załoga (wg. etatu 35/165) – 1 oficer, 13 podoficerów, 4 marynarzy ZSW
 Uzbrojenie – 1 x 85 mm; 1 x 37 mm; 2 x 12, 7 mm
 Możliwość pływania (dzielność morska) – do 4° B
 Warianty załadowcze – wariant 1:3 x T-34 + 120 żołnierzy desantu; wariant 2: 80 t ładunku

Podstawowe dane taktyczno-techniczne Średnich Barek (Okrętów) Desantowych

eksploatowanych w latach 1951 – 1960
 Wymiary (metry) długość x szerokość x zanurzenie max.- 38,5 x 10 x 1,4
 Wyporność (tony) normalna/pełna – 143/311 – 350
 Prędkość (węzły/godz.) maksymalna – 8
 Ilość, typ i moc silników (konie mechaniczne), 3 x Gray Marine – 495
 Załoga (wg. etatu 35/165) – 1 oficer, 10 podoficerów, 3 marynarzy ZSW
 Uzbrojenie – dla BD 1, 4, 5, 6 – 1 x 37 mm, 1 x 12, 7 mm; dla BD 2, 3, 7. – 1 x 37 mm, 1 x 25 mm
 Możliwość pływania (dzielność morska) – do 4° B
 Warianty załadowcze- wariant 1:4 x T – 34 + 100 żołnierzy desantu

Podstawowe dane taktyczno – techniczne Małych Barek (Okrętów) Desantowych

eksploatowanych w latach 1951 – 1963
 Wymiary (metry) długość x szerokość x zanurzenie max – 15, 2 x 4, 3 x 1, 4
 Wyporność (tony) normalna/pełna – 22/52
 Prędkość (węzły/godz.) marszowa / maksymalna – 6 / 9, 2
 Ilość, typ i moc silników (konie mechaniczne), 2 x Gray Marine – 330
 Załoga (wg. etatu 35/165) – 1 oficer, 6 podoficerów, 2 marynarzy
 Uzbrojenie – 1 x 12, 7 mm
 Możliwość pływania (dzielność morska) – do 4° B
 Warianty załadowcze – wariant 1 x 1 SU – 76, wariant 2 x 1 samochód ciężarowo – terenowy, wariant 3: 100 żołnierzy desantu

Podstawowe dane taktyczno – techniczne Kutrów Desantowych eksploatowanych w latach 1951 – 1964

Wymiary (metry) długość x szerokość x zanurzenie max. – 11, 2 x 3, 3 x 1
 Wyporność (tony) normalna/pełna – 6, 5 / 10
 Prędkość (węzły/godz.) marszowa/maksymalna – 6 / 8
 Ilość, typ i moc silników (konie mechaniczne); 1 x Gray Marine – 165
 Zasięg pływania (mile morskie) – 145
 Załoga (wg. etatu 35/165) – 3 podoficerów i 4 marynarzy
 Możliwość pływania (dzielność morska) – do 3° B
 Warianty załadowcze – wariant 1:ładunek 3, 7 t., wariant 2:36 żołnierzy desantu

Podstawowe dane taktyczno – techniczne Kutrów Desantowych proj. 709 eksploatowanych we Flotylli Okrętów Desantowych w latach 1962-1964

Wymiary (metry) długość x szerokość x zanurzenie max. - 16, 4 – 4, 3 – 1, 0
 Wyporność (tony) pełna – 28, 0
 Prędkość (węzły/godz.) marszowa/maksymalna – 12/18
 Moc silników (konie mechaniczne) – 900
 Zasięg pływania (mile morskie) – 400
 Załoga (wg. etatu 35/314) – 3 podoficerów, 4 marynarzy
 Możliwość pływania (dzielność morska) – do 5° B
 Warianty załadowcze – wariant 1:40 żołnierzy desantu

Źródło: opracowanie własne na podstawie Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 218; M. Soroka, *Polskie okręty wojenne 1945 – 1980 r.*, Gdańsk 1986.

choły. W 1954 i 1955 r. pułk wraz z pododdziałami 3 bpm przeszedł kompleksowe szkolenie w zakresie prowadzenia działań desantowych w składzie desantu taktycznego.

46. AWM, akta BMW, sygn. 3035/65/16 k. 223, *Meldunek – wniosek do Dowódcy Bazy Marynarki*

Wojennej Świnoujście dotyczący zadania Z-1 z dnia 29. 05. 1962 r.

47. AMW, akta FOD, sygn., 1627/57/8 k. 31., *Organizacyjno – metodyczne wytyczne do szkolenia bojowego w specjalności artyleryjskiej na rok szkoleniowy 1953 / 1954 z dn. 10. 11. 1953 r.*

48. Ibidem, k. 30.

49. KWBO – 55, s. 104-105.

50. AMW, akta BMW, sygn., 2045/60/6 k. 324., *Meldunek o stanie wyszkolenia za rok 1956. k. 329, s. 6, Wyniki strzelań ODD-1.*

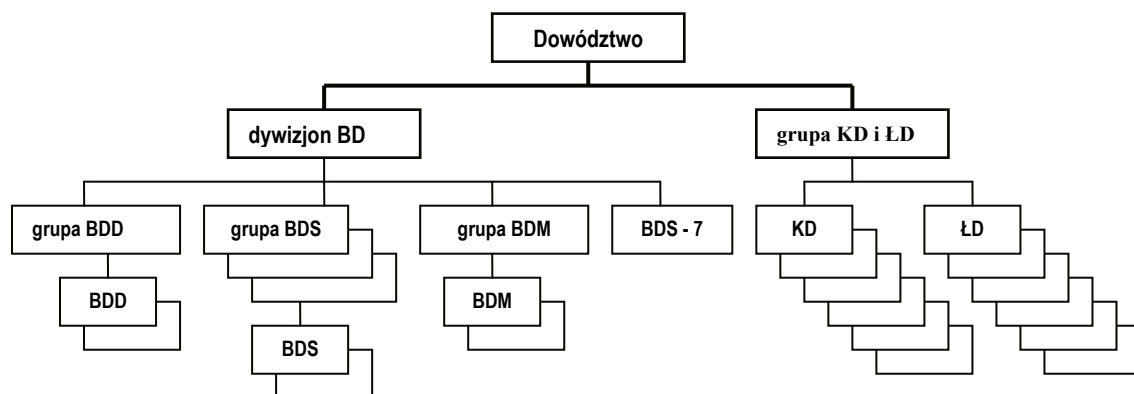
Możliwości przewozowe Marynarki Wojennej etatowymi środkami desantowymi w latach 1951 – 1961.						
Lata	Typ okrętów i kutrów oraz łączne możliwości przewozowe dla typów w latach					
	Ilość okrętów desantowych				Ilość kutrów	
1951	1 x ODD – MFP (D)	1 x ODD – MZ	7 x ODS – LCT Mk. V	2 x ODM LCM Mk. III	6 x KD LCP (L)	
	Warianty załadunku i łączne dla typu jednostek możliwości przewozowe					
	Wariant 1: 3 x T- 34 + 120 żołnierzy desantu.	Wariant 1: 3 x T – 34	Wariant 1: 28 x T – 34 + 700 żołn. desantu	Wariant 1: 2 x SU – 76 Wariant 2: 2 x sam. c – t Wariant 3: 200 żołnierzy desantu	Wariant 1: ładunek 22,2 t Wariant 2: 216 żołnierzy desantu	
	4 x ODD – MFP (D)	1 x ODD – MZ	10 x ODS – LCT Mk. V	2 x ODM LCM Mk. III	6 x KD LCP (L)	
1953	Wariant 1: 12 x T- 34 + 480 żołnierzy desantu.	Wariant 1: 3 x T – 34	Wariant 1: 40 x T – 34 + 1000 żołn. desantu	Wariant 1: 2 x SU – 76 Wariant 2: 2 x sam. c – t Wariant 3: 200 żołnierzy desantu	Wariant 1: ładunek 22,2 t Wariant 2: 216 żołnierzy desantu	
	6 x ODD – MFP (D) I (DM)	1 x ODD – MZ	10 x ODS – LCT Mk. V	3 x ODM LCM Mk. III	6 x KD LCP (L)	
1956	Wariant 1: 18 x T- 34 + 480 żołnierzy desantu. Wariant 2: 32 t ładunku + 68 miny (tylko typ DM)	Wariant 1: 3 x T – 34	Wariant 1: 40x T – 34 + 1000 żołn. desantu	Wariant 1: 3 x SU – 76 Wariant 2: 3 x sam. c – t Wariant 3: 300 żołnierzy desantu	Wariant 1: ładunek 22,2 t Wariant 2: 216 żołnierzy desantu	
	4 x ODD – MFP (D) I (DM)	1 x ODD – MZ	7 x ODS – LCT Mk. V	3 x ODM LCM Mk. III	6 x KD LCP (L)	
1958	Wariant 1: 18 x T- 34 + 720 żołnierzy desantu. Wariant 2: 48 t ładunku + 68 miny (tylko typ DM)	Wariant 1: 3 x T – 34	Wariant 1: 28 x T – 34 + 700 żołn. desantu	Wariant 1: 3 x SU – 76 Wariant 2: 3 x sam. c – t Wariant 3: 300 żołnierzy desantu	Wariant 1: ładunek 22,2 t Wariant 2: 216 żołnierzy desantu	
	4 x ODD – MFP (D) I (DM)	1 x ODD – MZ	ODS – LCT Mk. V	3 x ODM LCM Mk. III	6 x KD LCP (L)	
1961	Wariant 1: 12 x T- 34 + 600 żołnierzy desantu. Wariant 2: 42 t ładunku + 68 miny (tylko typ DM)	Wariant 1: 3 x T – 34	–	Wariant 1: 3 x SU – 76 Wariant 2: 3 x sam. c – t Wariant 3: 300 żołnierzy desantu	Wariant 1: ładunek 22,2 t Wariant 2: 216 żołnierzy desantu	

Opracowanie własne.
Przedstawione warianty załadunku wojsk desantu nie były jedynymi. W zależności od przyjętego urzutowania desantu opracowane były tabele załadowcze, w których uwzględniono konieczność nasycania walczących na przyczółku wojsk odpowiednim sprzętem i środkami walki.

Flotylla okrętów desantowych w strukturze MW w latach 1951-1964

Skład i numeracja jednostek pływających flotyli środków (Okrętów) desantowych w latach 1951-1963. (dane niepełne)						
Typ Jednostek	Oznaczenia taktyczne jednostek w latach:				Wprowadzenie do służby	Wycofanie ze służby
	1951 – 1953	1953 – 1956	1956 – 1960	1960 – 1964		
Barki (Okręty) Desantowe Duże	BDD – 1	BDD – 1	ODD – 1	-	07. 08. 1951****	28.12.1957
	BDD – 2	BDD – 2	ODD – 2	-	07. 08. 1951	28.12. 1957
	-	BDD – 3	ODD – 3	861	18. 07. 1953	1962
	-	BDD – 4	ODD – 4	862	18. 07. 1953	1962
	-	BDD – 5*	ODD – 5	863	18. 07. 1953	24. 09. 1963
	-	BDD – 6**	ODD – 6	864	18. 07. 1953	24. 09. 1963
	-	BDD – 7	ODD – 7	865	18. 07. 1953	24. 09. 1963
Barki (Okręty) Desantowe Średnie	BD – 1	BDS – 50	ODS – 50	-	07. 08. 1951	03. 1960
	BD – 2	BDS – 56***	-	-	07. 08. 1951	-
	BD – 3	BDS – 51	ODS – 51	-	07. 08. 1951	05. 01. 1959
	BD– 4	BDS – 52	ODS – 52	-	07. 08. 1951	05. 01. 1959
	BD – 5	BDS – 53	ODS – 53	-	07. 08. 1951	02. 1961
	BD– 6	BDS – 54	ODS – 54	-	07. 08. 1951	28.12. 1957
	BD– 7	BDS – 55	ODS – 55	-	07. 08. 1951	05. 01. 1959
	-	BDS – 57	ODS – 57	-	17. 07. 1954	28.12. 1957
	-	BDS – 58	ODS – 58	-	17. 07. 1954	03. 1960
	-	BDS – 59	ODS – 59	-	17. 07. 1954	03. 1960
	-	BDS – 60	ODS – 60	-	17.07. 1954	28.12.1957
Barki (Okręty) Desantowe Małe	BDM – 1	BDM – 100	ODM – 100	881	07. 08. 1951	31. 12. 1964
	BDM – 2	BDM – 101	ODM – 101	882	07. 08. 1951	31. 12. 1964
	-	BDM – 102	ODM – 102	883	07. 06. 1952	31. 12. 1964
Kutry (Motorowe) Desantowe	KM – 4	KD – 19		851	07. 08. 1951	19. 10. 1963
	KM – 5	KD – 28		852	07. 08. 1951	19. 10. 1963
	KM – 6	KD – 37		853	07. 08. 1951	19. 10. 1963
	KM – 7	KD – 46		854	07. 08. 1951	19. 10. 1963
	KM – 8	KD – 55		855	07. 08. 1951	19. 10. 1963
	KM – 11	KD – 64		856	07. 08. 1951	19. 10. 1963
<div>* 20. 10. 1953 – czasowo oddelegowany do dywizjonu trałowców</div> <div>** 20. 10. 1953 – czasowo oddelegowany do dywizjonu trałowców</div> <div>*** wyłączony w 1953 r. ze składu FSD i użytkowany jako baza pletwonurków</div> <div>****Do formowanej FSD Dowódca MW Rozkazem nr 034/Org. nakazał wcielenie jednostek BDD 1 i 2, BD 1, 2, 3, 4, 5, 6, i 7 oraz BDM 1 i 2 oraz kutrów motorowych o nr KM 4, 5, 6, 7, 8, 11.- AMW VI OSMW 3947/90/1 k.2</div>						
<div>Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.Ciślak, <i>Polska Marynarka Wojenna 1995</i>. Warszawa 1996., s.107-124, 276; M.Soroka, <i>Polskie Okręty Wojenne 1945-1980</i>, Gdańsk 1986, s. 72-86, AMW, DBMW Świnoujście, sygn., 3035/65/16 k.273, <i>Wykaz okrętów Flotyli Okrętów Desantowych (na dzień 11. 08. 1961 – przyp. aut.)</i></div>						

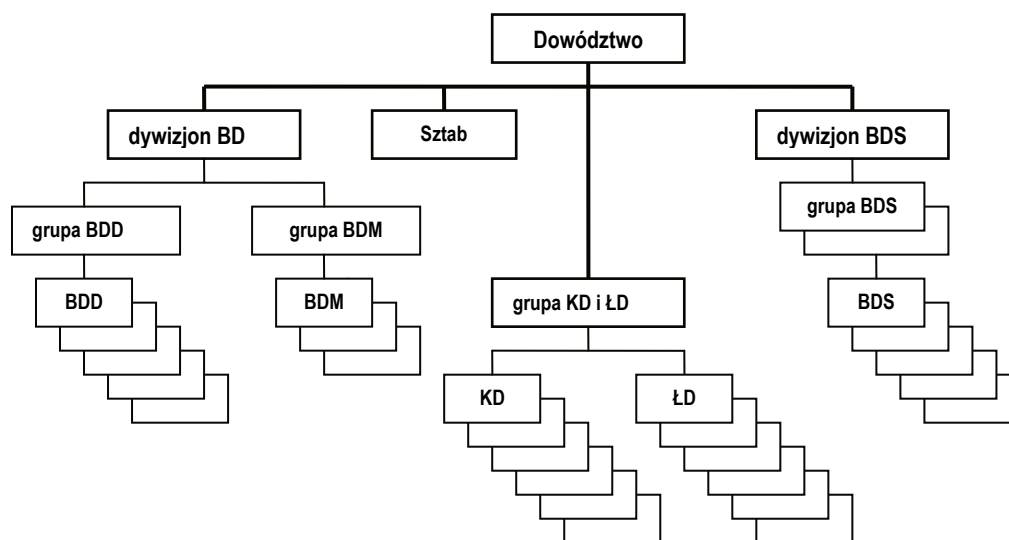
Struktura organizacyjna Flotylli Środków Desantowych wg. etatu 35/165.



Zestawienie sił i środków Flotylli Środków Desantowych wg. etatu. 35/165.

Jednostka, numer etatu rok wprowadzenia	Stan osobowy - oficerowie - podoficer. - marynarze Razem wojskowych	Broń strzelecka - pistolety - pist.masz. - kbk	Jednostki pływające - Barka Des. Duża - Barka Des. Śred. - Barka Des. Mała - Kuter Desantowy - Łódź Desantowa	Uzbrojenie etatowe na jednostkach pływających - 85 mm armata morską „90K” - 37mm armata plot. morską „70K”wz.39 - 25mm armata morską „2M – 3M” - 12, 7 mm wkm DSzK	Środki łączności - radiostacja
FSD 35/165 1951	- 14 - 127 - 59 200	- 47 - 94 - 59	- 2 - 7 - 2 - 6 - 6	- 2 - 9 - 3 - 10	- 14

Źródło: opracowanie własne na podstawie AMW akta FOD sygn. 3947/90/1, Etat 35/165 Flotylli Środków Desantowych.
Struktura organizacyjna Flotylli Środków Desantowych wg. etatu 35/229.



Zestawienie sił i środków Flotylli Środków Desantowych wg. etatu. 35/229

Jednostka, numer etatu rok wprowadzenia	Stan osobowy - oficerowie - podoficer. - marynarze Razem wojskowych	Broń strzelecka - pistolety - pist.masz. - kbk	Jednostki pływające - Barka Des. Duża - Barka Des. Śred. - Barka Des. Mała - Kuter Desantowy - Łódź Desantowa	Uzbrojenie etatowe na jednostkach pływających - 85 mm armata morską „90K” - 37mm armata plot. morską „70K”wz.39 - 25mm armata morską „2M – 3M” - 12, 7 mm wkm DSzK	Środki łączności - radiostacja - odb. radiowy - nad. radiowy
FSD 35/229 1953	- 43 - 123 - 118 284	- 84 - 64 - 19	- 5 - 10 - 3 - 6 - 6	- 1 - 1 - 0 - 2	- 19 - 15 - 15

Źródło: opracowanie własne na podstawie CAW akta ZO. SG sygn. 1544/73/3077, Etat 35/229 Flotylli Środków Desantowych.

Japońskie niszczyciele śmigłowcowe typów „Haruna” i „Shirane”



Maciej S. Sobański

Haruna w trakcie stoczniowych prób odbiorczych w marszu z dużą prędkością.

Fot. „Ships of the World”

Totalna klęska militarna Japonii w II wojnie światowej przypieczętowana została aktem bezwarunkowej kapitulacji, podpisanym w dniu 2 września 1945 roku na pokładzie amerykańskiego okrętu liniowego *Missouri*, kotwiczącego na wodach Zatoki Tokijskiej. Kapitulacja oznaczała również nieuchronny kres istnienia Cesarskiej Marynarki Wojennej (IJN), której mizerne szczątki zostały rozbrojone i zdemobilizowane. Ocalałe okręty w latach 1945-1947 wykorzystano w charakterze transportowców do repatriacji do macierzystego kraju licznych zdemobilizowanych oddziałów japońskich, rozrzuconych na obszarze Dalekiego Wschodu i wyspach Pacyfiku. Po realizacji tej misji większość jednostek została złomowana bądź rozdzielona między zwycięskie państwa antyjapońskiej koalicji, w tym Chinom i Związkowi Radzieckiemu, w charakterze reparacji wojennych. Sama zaś Japonia trafiła pod amerykańską okupację i po całkowitej demilitaryzacji została poddana procesowi przymusowej „demokratyzacji”, tak by wyeliminować z jej życia publicznego tradycyjny nacjonalizm i militarizm.

Rozwój światowej sytuacji politycznej na przełomie lat 40 i 50-tych XX wieku, szczególnie na Dalekim Wscho-

dzie po powstaniu Chińskiej Republiki Ludowej i wybuchu konfliktu zbrojnego na Półwyspie Koreańskim, spowodował, że dalsza rzeczywista demilitaryzacja Japonii tak naprawdę stała się fikcją. Po wyekspediowaniu na front do Korei amerykańskich oddziałów wojskowych stacjonujących na Wyspach Japońskich, dowodzący alianckimi siłami okupacyjnymi gen. Douglas Mac Arthur, zdecydował o utworzeniu japońskiej Narodowej Rezerwy Policji (aż nadto widoczna analogia z tym, co działo się w tym samym czasie w odległej geograficznie, choć nie funkcjonalnie i politycznie, Niemieckiej Republice Demokratycznej!), których liczebność ustalono na 75 tys. funkcjonariuszy. Zresztą jednostki pływające obsadzone japońskim personelem „cywilnym” uczestniczyły w toczącej się niemal za miedzą wojnie koreańskiej. W roku 1952 formacja ta została przekształcona w Siły Bezpieczeństwa Narodowego¹. W dniu 1 lipca 1954 roku, po formalnym zakończeniu amerykańskiej okupacji powstały w Japonii w zakresie dopuszczalnym przez art. 9 pacyfistycznej Konstytucji kraju, siły zbrojne noszące eufemistyczną nazwę Japońskie Siły Samoobrony. Nie pozostając formalnie jednostkami wojskowymi siły samoobrony dzieliły się na lądowe, mor-

skie i powietrzne, a w ich składzie nie znalazły się tak typowo ofensywne bronie czy formacje jak rakiety balistyczne czy piechota morska.

Japońskie Morskie Siły Samoobrony (Kaijo Jieitai – Japan Maritime Self-Defense Force) zrazu przejęły zachowane jeszcze z okresu wojny światowej niewielkie jednostki dawnej Cesarskiej Floty, lecz rozwój swój oparły w początkowym okresie na amerykańskim demobilu, którego Stany Zjednoczone nie szczędziły nowemu „sojusznikowi”, szybko jednak przeszły do budowy nowych okrętów w dynamicznie rozwijających się rodzimych stoczniach. W pierwszej kolejności powstawały różnej wielkości patrolowce przeznaczone dla stanowiącej japoński odpowiednik U.S. Coast Guard – Morskiej Agencji Bezpieczeństwa (Kaijo Hoancho – Maritime Safety Agency). Wkrótce, bo już w II połowie lat 50-tych przyszła kolej na większe jednostki – fregaty, w wersjach obrony przeciwnowocześnie oraz zop, których odbiorcami były już Morskie Siły Samoobrony. Kolej-

1. w wojnie koreańskiej brały udział jednostki pływające japońskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, formalnie obsadzone pracownikami cywilnymi! wg. Makowski A, Kubiak K., *Korea 1950-53 Działania morskie*, Gdańsk 2000.

nym etapem powojennego rozwoju japońskiego przemysłu okrętowego były niszczyciele, których budowę zapoczątkował typ *Harukaze*². Początkowo powstawały jedynie jednostki z uzbrojeniem klasycznym, lecz *Amatsukaze*³ był pierwszym, który dysponował już uzbrojeniem raketowym.

Warto zaznaczyć, że przy budowie nowych swych jednostek Japończycy w bardzo szerokim zakresie korzystali z amerykańskich rozwiązań technologicznych i licencji na uzbrojenie oraz wyposażenie, zwłaszcza elektronikę i środki łączności.

Wymogi współcześnie zmieniającego się morskiego pola walki, zwłaszcza niebezpieczeństwo związane z pojawieniem się radzieckich uderzeniowych okrętów podwodnych, uzbrojonych w pociski raketowe dalekiego zasięgu, spowodowały powstanie nowego typu okrętów – niszczyciela bądź fregaty z pokładowymi śmigłowcami w wersji zop. Pojedyncze śmigłowce na pokładach okrętów nawodnych pojawiły się co prawda już wcześniej, jednak szybko okazało się, że jedna zaokrętowana maszyna nie jest w stanie poprawić stanu bezpieczeństwa.

Za pierwowzór okrętów dysponujących większą liczbą śmigłowców pokładowych (wyluczając oczywiście lotniskowce), można chyba uznać włoskie niszczyciele (przez innych określane jako fregaty bądź nawet krążowniki) *Andrea Doria* i *Caio Duilio*, zbudowane w latach 1962-1964. Jednostki te o wyporności standardowej 5273 t, a pełnej odpowiednio 6426 t przy długości kadłuba 149,0 m, szerokości 17,2 m i zanurzeniu 4,9 m, dysponowały 4 śmigłowcami pokładowymi wraz z pokładem startowym na rufie i hangarem. Głównym uzbrojeniem okrętów stanowiła dwuprowadnicowa wyrzutnia raketowych pocisków kierowanych „Terrier”, 8 dział kal. 76 mm, a w zakresie zwalczania okrętów podwodnych 6 wyrzutni torped pop kal. 305 mm⁴.

Turbiny parowe o mocy 60 000 KM pozwalały na osiągnięcie maksymalnej prędkości 31 węzłów, zaś zasięg jednostek wynosił 6000 Mm przy prędkości ekonomicznej 20 węzłów. Oczywiście włoskie okręty zostały zaprojektowane przede wszystkim do działań w akwencie Morza Śródziemnego, na którym zagrożenie ze strony radzieckich uderzeniowych okrętów podwodnych było zdecydowanie mniejsze niż na przestrzeniach oceanicznych. Zaokręto-

wanie kilku śmigłowców w wersji zop w istotny sposób podniosło potencjał bojowy jednostek w walce z zagrożeniem podwodnym. Trudno więc się dziwić, że zastosowane przez Włochów nowatorskie rozwiązanie szybko znalazło swych naśladowców, choć budowane okręty były z reguły mniejsze od swych pierwowzorów.

W latach 1969-1973 powstała seria 4 kanadyjskich niszczycieli typu DD 280 *Iroquois*⁵ w skład wyposażenia których weszły 2 śmigłowce „Sea King” CHSS-2 w wersji zop, dysponujące lądowiskiem, hangarem oraz urządzeniem „Bear-trap”, ułatwiającym lądowanie maszyn w trudnych warunkach pogodowych.

Idea stworzenia niszczycieli z zaokrętowanymi śmigłowcami zainteresowała również Japończyków, którzy w tym czasie posiadali już kilka serii niszczycieli zarówno klasycznych

jak i raketowych, typów *Minegumo*, *Yamagumo*, *Takatsuki*, *Tachikaze* oraz *Hatsuyuki*⁶. Japońskie zainteresowanie nowym rozwiązaniem taktyczno-technicznym było w pełni zrozumia-

2. *Harukaze* – jap. N, zbud. 1954-56, wyp. 1700/2340 t, dł. 109,3 m, szer. 10,5 m, zan. 3,7 m, 2 tur. par. 30 000 KM, pręđ. 30 w., zasięg 6000 Mm/18 w. uzbr.: 3 x 127 mm, 2 x IV x 40 mm plot, 2 wt pop kal. 305 mm, 2 wbg, załoga 240 ludzi, wg Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., *Sprawocznik po inostranym flotam*, Moskwa 1971

3. *Amatsukaze* – jap. N raketowy, zbud. 1962-65, wyp. 3050/4000 t, dł. 131,0 m, szer. 13,4 m, zan. 4,2 m, 2 tur. par. 60 000 KM, pręđ. 33 w., zasięg 7000 Mm/18 w., uzbr.: 1 wpk „Tartar”, 2 x II x 76 mm plot, 1 x ASROC, 6 wt pop kal. 324 mm, załoga 290 ludzi, wg *Jane's Fighting Ships 1971-72*, London 1971.

4. wg Marczak J., *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1970.

5. były to: *Iroquois*, *Huron*, *Athabaskan* i *Algonquin* wg *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.

6. wg *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.

Jeszcze raz *Haruna*, tym razem w trakcie załadunku zaopatrzenia. Widoczne lądowisko i hangar dla śmigłowców.

Fot. „Ships of the World”





Tym razem bliźniaczy *Hiei* w trakcie stoczniowych prób odbiorczych.

Fot. „Ships of the World”

Je z uwagi na stwierdzoną obecność na wodach Pacyfiku otaczających Japonię (i oczywiście nie tylko tam!) radzieckich uderzeniowych okrętów podwodnych, dla których celem był niewątpliwie również Nippon. Wyposażenie dużych niszczycieli o dobrej dzielności morskiej, niezbędnej do działań w warunkach oceanicznych, w ciężkie śmigłowce pokładowe, zwiększało ich zasięg, a co zatem idzie i efektywność zwalczania okrętów podwodnych.

W Japonii szybko przystąpiono do prac projektowych, korzystając zarówno z własnych doświadczeń jak i obserwacji prac prowadzonych przez inne floty. W ich rezultacie w ramach trzeciego pięcioletniego planu obrony na lata 1967-1971 zamówiono pierwsze 2 nowe okręty, które otrzymały tradycyjne dla Cesarskiej Marynarki Wojennej nazwy *Haruna* (DDH 141)⁷ i *Hiei* (DDH 142)⁸. Budowę niszczycieli śmigłowcowych, w owym czasie największych okrętów powstałych od czasu zakończenia wojny, zlecono stoczniom – Mitsubishi

w Nagasaki (pierwszy) oraz Ishikawajima Harima (IHI) w Tokio (drugi).

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Niszczyciele śmigłowcowe typu *Haruna* miały wyporność standardową 4950 t, a wyporność pełną odpowiednio 6550 t⁹. Długość całkowita kadłuba wynosiła 153,0 m, jego szerokość 17,5 m, zaś zanurzenie 5,2 m (w przypadku *Hiei* – 5,3 m). Okręty miały sylwetkę, ze skoncentrowanym na dziobie uzbrojeniem i zajmującym całą część rufową pokładem lotniczym. Na pokładzie startowym zainstalowano kanadyjskie urządzenie „Beartrap” umożliwiające lądowanie śmigłowców, a raczej ich kotwiczenie i ściąganie na pokład w złych warunkach pogodowych (silny wiatr i falowanie). Bryłę śródokręcia tworzyła nadbudówka z pomostem oraz hangarem w części rufowej. Na nadbudówce za pomostem znajdował się solidny masztokomin (tzw. „mack”), rozmieszczony nie w osi symetrii okrętu, lecz bliżej prawej burty. Wysoki, podniesiony dziób oraz dwie pary płetwowych

stabilizatorów przechyłów typu „Vosper Thornycroft” poprawiło dzielność morską jednostek umożliwiając tym samym ich operacyjne wykorzystanie również w niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

Warto zaznaczyć, że zarówno w fazie projektowania jak i późniejszej budowy zwrócono uwagę na wytrzymałość konstrukcji i jej niezawodność przy możliwych oszczędnościach masowych, a z drugiej strony ograniczenie emisji termicznej i akustycznej.

Napęd stanowiły 2 zespoły turbin parowych typu General Electric, produkowanych licencyjnie przez Mitsubishi (DDH 141) lub IHI (DDH 142) o łącznej mocy 70 000 KM. Turbiny były zasilane w parę pod ciśnieniem 69 atm. i o temperaturze 480°C przez 2 kotły, odpowiednio Mitsubishi bądź IHI. Układ napędowy pracujący na 2 śruby zapewniał maksymalną prędkość 31 węzłów (wg innych źródeł 32 węzły). Zasięg wynosił 7000 Mm przy prędkości ekonomicznej 20 węzłów.

7. *Haruna* – okręt liniowy (eks-krażownik liniowy typu *Kongo*) zatopiony przez amer. lot. 28 lipca 1945 w rejonie Kure.

8. *Hiei* – jak wyżej, zatopiony 13 listopada 1942 koło Savo na Wyspach Salomona przez amer. lot. i okręty nawodne.

9. wg *Combat Fleets of the World 2002-2003* pod red. A. D. Baker III, Annapolis, 2002, natomiast wg *Jane's Fighting Ships 1986-87* wyporność wynosiła 4700/6400 t, a Krzewiński J., *Okręty wojenne świata*, Warszawa 2002, różnicuje wyporność standardową jednostek na 4950 i 5050 t, zaś pełną określa na 6300 t.

Nazwa	Sygnatura	Stocznia	Data		
			położenia stępki	wodowania	wejścia do służby
<i>Haruna</i>	DDH 141	Mitsubishi, Nagasaki	19.03.1970	01.02.1971	22.03.1973
<i>Hiei</i>	DDH 142	Ishikawajima Harima, Tokio	08.03.1972	13.08.1973	27.12.1974

Pierwotnie uzbrojenie okrętów typu *Haruna*, dla których przewidywano również pełnienie funkcji jednostki flagowej Floty Eskortowej, składało się z 2 pojedynczych dział kal. 127 mm L/54 U.S. Mk 42 Mod. 7DP, rozmieszczonych w superpozycji w części dziobowej kadłuba. Opracowany we wczesnych latach 60-tych model działa, został umieszczony w ważące 65,8 t wieży artyleryjskiej, której obsługę stanowiło 14 marynarzy, w tym zaledwie 4 w jej wnętrzu. Kąt podniesienia lufy w przedziale od -5° do +80°. Działo wystrzeliwało ważące 31,8 kg pociski z prędkością początkową 810 m/s. Donośność do celów nawodnych sięgała 23,8 km, a do celów powietrznych odpowiednio 14,8 km. Szybkostrzelność praktyczna 20 strzałów na minutę.

W części dziobowej okrętu, bezpośrednio przed bryłą pomostu, a za wieżami artyleryjskimi, zainstalowano 8-prowadnicową wyrzutnię Mk 112 rakietotorped ASROC, z zapasem 16 pocisków. Rakietotorpedy Honeywell ASROC składały się z rakiety nośnej i torpedy, która po osiągnięciu wyznaczonej pozycji oddzielała się i opadała na spadochronie do wody by następnie dalej już samodzielnie naprowadzać

się na cel. W ASROC stosowano torpedy kal. 324 mm Mk 44, Mk 46 bądź nuklearne bomby głębinowe Mk 17. Zasięg rakietotorped wynosił od 1,8 do 11,1 km, a prędkość około 0,8 M.

Do zwalczania okrętów podwodnych służyły również 2 rozmieszczone na burtach w rejonie śródokręcia, trójrurowe wyrzutnie Mk 68 torped zop kal. 324 mm, w których stosowano torpedy pop Mk 46 Mod. 5 o wadze 230,4 kg, w tym głowica bojowa 43,1 kg materiału wybuchowego. Prędkość torped pop wynosiła 40/45 węzłów, a zasięg w zależności od głębokości od 5,5 do 11 km¹⁰.

Wreszcie wyróżnik jednostek typu *Haruna*, który stanowiły 3 licencyjne śmigłowce Sikorsky-Mitsubishi S-61B „Sea King”, będące odpowiednim amerykańskiej wersji SH-3. Długość śmigłowca wynosiła 16,7 m, rozpiętość wirnika 19 m, wysokość 5,13 m. Masa całkowita dochodziła do 10 000 kg. Maszyny napędzane były 2 silnikami turbinowymi General Electric, każdy o mocy 1400 KM, prędkość maksymalna 267 km/godz. Głównym uzbrojeniem były 2 torpedy zop Mk 44, ewentualnie mogły zabrać do 31 ludzi.

W okresie późniejszym maszyny S-61B wymieniono na Sikorsky-Mitsu-

bishi SH-60J „Seahawk”. Długość maszyny wynosiła 19,8 m, rozpiętość wirnika 16,4 m, a wysokość 5,2 m. Masa całkowita śmigłowca SH-60J sięgała 9900 kg. Napęd stanowiły 2 silniki turbinowe General Electric, każdy o mocy 1800 KM, które zapewniały maksymalną prędkość 275 km/godz., podstawowe uzbrojenie zaokrętowanych śmigłowców „Seahawk” stanowiły 2 torpedy zop Mk 46 kal. 324 mm o długości 2,6 m.

Uzbrojenie jednostek uległo zmianie w wyniku modernizacji (tzw. „midlife modernisation”) którym zostały poddane, w przypadku *Haruna*, w stoczni Mitsubishi w Nagasaki w okresie od 31 marca 1986 do 31 października 1987, a w przypadku *Hiei* w stoczni Ishikawajima Harima w Tokio w okresie od 31 sierpnia 1987 do 30 marca 1989¹¹.

W toku modernizacji okręty otrzymały na dachu hangaru jedną 8-prowadnicową Mk 29 wyrzutnię kierowanych pocisków rakietowych plot. Raytheon „Sea Sparrow” z zapasem 16 pocisków RIM-

10. dane dot. parametrów taktyczno-technicznych uzbrojenia wg Krzewiński J., *Okręty wojenne...*

11. inne źródła – *Combat Fleets of the World 2002-2003* mówią, że modernizacja *Haruna* miała miejsce w latach 1986-1988, a *Hiei* od 31.08.1987 do 16.11.1988.

Kolejne ujęcie *Hiei*, lecz tym razem po dokonanej w latach 1987-89 modernizacji. Wyraźnie widać, że wokół komina dobudowano szereg nadbudówek z nowymi systemami uzbrojenia i elektroniki.

Fot. „Ships of the World”





Hiei po modernizacji w czasie jednej z parad morskich.

Fot. „Ships of the World”

7F. Pociski „Sea Sparrow” długości 3,98 m i masie 228,2 kg, w tym głowica bojowa 40 kg, rozwijały prędkość 3 Maha. Ich zasięg wynosił 22 km, a pułap wahał się od 8 m do 15,2 km¹².

Równocześnie na pokładzie nadbudówki zainstalowano 2 zestawy „broni ostatniej szansy” kal. 20 mm Mk 15 „Phalanx”, których zadaniem było niszczenie rakietowych pocisków przeciwnikrętownych oraz samolotów manewrujących z dużą prędkością na małych wysokościach. Zestaw tworzyła 6-lufowa, obrotowa armata kal. 20 mm systemu Gatling. Lufy, które mogły przemieszczać się w przedziale od -20° do +80°, wystrzeliwały pociski z prędkością początkową 1097 m/s, zasięg ognia od 500 do 1500 m, a szybkostrzelność 3000 strzałów na minutę.

Niszczyciele śmigłowcowe typu *Haruna* otrzymały bogate, adekwatne do zastosowanego uzbrojenia, wyposażenie elektroniczne. Nawigację zapewniał 1 radar Koden OPN-11 oraz system nawigacji satelitarnej TACAN U.S. URN-25 (ORN-6). Okręty posiadały system identyfikacji „swój-obcy” (IFF) – U.S. Mk. 10. Dozór nawodny i powietrzny umożliwiał radar JRC OPS-28, a dozór powietrzny radar Melco OPS-11C. Kierowaniu ogniem rakiet „Sea Sparrow” służył radar FCS-2-12E, a artylerią 2 radary FCS-1A. Własnymi, autonomicznymi radarami Mk 90 „Phalanx” dys-

ponowały również oba zestawy „broni ostatniej szansy”.

Rozpoznawanie zagrożeń podwodnych umożliwiał dziobowy sonar pasywny niskiej częstotliwości Sangamo-Mitsubishi OQS-3.

Do walki elektronicznej służył system ostrzegania i zakłócania Melco NOLQ-1-3, a do ostrzegania system Fujitsu OLB-9. Poza tym zamontowano systemy OPN-7B D/F i OPN-11B D/F. Do czynnego przeciwdziałania służył system SRBOC Mk 36, składający się z czterech 6-prowadnicowych wyrzutni flar Raytheon Mk 137 BL oraz holowany cel pozorowany dla torped SLQ-25.

W trakcie modernizacji jednostki otrzymały system opracowania informacji bojowych OYQ-6 (*Hiei* OYQ-7) z amerykańskim komputerem UYK-20A oraz japoński system łączności satelitarnej Superbird SATCOM.

Powszechnie liczebność załóg okrętów określa się na 370 ludzi, a w przypadku DDH 142 – 360 ludzi. W obu przypadkach w składzie załóg znajdowało się 36 oficerów¹³.

Zgodnie ze swym przeznaczeniem jednostki typu *Haruna* zostały przydzielone do Flotylli Eskortowych, w których pełniły funkcję okrętów flagowych, czemu sprzyjał między innymi fakt, że zaokrętowane śmigłowce pokładowe w istotny sposób zwiększały promień działania zespołów. Prototypowy *Haruna* pełnił służbę w tym charakterze w 3 Flotylli Eskortowej (Dai 3 Goeitai-gun) bazującej w Maizuru, natomiast *Hiei* w 4 Flotylli Eskortowej (Dai 4 Goeitai-gun) z Kure.

Czas biegnie jednak nieubłaganie i mimo przeprowadzonej modernizacji okręty starzały się szybko, co doprowadziło do wycofania *Haruna* z linii w dniu 10 marca 2009 roku, po trwającej bez mała 36 lat służbie. *Hiei* czeka ten sam los na przełomie lat 2009/2010. Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że do decyzji o wycofaniu jednostek ze służby w pewnej mierze przyczynił się zapew-

12. wg *Combat Fleets...*

13. natomiast wg *Combat Fleets...* liczebność załóg okrętów wynosiła 340 ludzi, w tym 36 oficerów.

Nazwa	Sygnatura	Stocznia	Data		
			położenia stępki	wodowania	wejścia do służby
<i>Shirane</i>	DDH 143	Ishikawajima	25.02.1977	18.09.1978	17.03.1980
<i>Kurama</i>	DDH 144	Harima, Tokio	17.02.1978	20.09.1979	27.03.1981



Shirane był prototypem nowego i udoskonalonego typu. Dobrze widoczne rozmieszczenie systemów uzbrojenia i elektroniki.

Fot. „Ships of the World”

ne również fakt istotnego ograniczenia zagrożenia ze strony radzieckich, a następnie rosyjskich uderzeniowych okrętów podwodnych, których liczebność spadła w sposób drastyczny, czego nie były w stanie zrekomensować jednostki tej klasy pod banderą Chin Ludowych (ChRL).

Doświadczenia wyniesione w toku eksploatacji niszczycieli śmigłowcowych typu *Haruna* skłoniły Japończyków do budowy z czasem kolejnych 2 takich jednostek, tyle tylko, że w nieco zmodyfikowanej wersji. W ten sposób powstał typ określany mianem *Shirane*, obejmujący *Shirane* (DDH 143) oraz

Kurama (DDH 144). Budowa pierwszej jednostki znalazła się w Programie 1975, a drugiej w Programie 1976. Realizację zamówienia zlecono stoczni Ishikawajima Harima w Tokio, w której wcześniej powstał *Hiei*, przy czym umowa na budowę DDH 144 została podpisana w dniu 31 marca 1977 roku.

Kurama w czasie sztormowej pogody.

Fot. „Ships of the World”





Kurama w czasie jednego z rejsów dla uczniów szkół średnich, 7 grudnia 2007 roku.

Fot. zbiory Leo van Ginderen

Jak już wspomniano *Shirane* stanowił modyfikację wcześniejszego typu *Haruna*, stąd też brak między nimi zasadniczych różnic.

Wyporność standardowa nowych jednostek była nieco większa i wynosiła 5200 t, a wyporność pełna odpowiednio 6800 t¹⁴. Równie niewielkiej zmianie uległy wymiary okrętów, długość całkowita wzrosła do 159,0 m przy zachowaniu dotychczasowej szerokości (17,5 m) i zanurzeniu (5,3 m).

Istotnej natomiast zmianie uległa sama sylwetka jednostek, a to za sprawą pewnego obniżenia i przedłużenia bryły nadbudówki, w której hangar wyróżnił się pewnym odcięciem od części dziobowej, ale przede wszystkim przez wprowadzenie 2 kominów w miejsce wcześniejszego pojedynczego masztokominów. Podobnie jak to miało miejsce w przypadku typu *Haruna*, kominy nie zostały umieszczone w osi symetrii okrętu, lecz dziobowy był zbliżony do prawej burty, a rufowy do lewej burty. W lewym narożniku hangaru zamontowano dźwиг pokładowy.

Kształt kadłuba oraz płetwowe stabilizatory przechyłów zapewniały jednostką dobrą dzielność morską. W celu zmniejszenia poziomu emitowanego przez poruszający się okręt hałasu, na jego kadłubie zastosowano amerykańskie systemy U.S. Prairie oraz Masker.

Z uwagi na przewidywane pełnienie przez okręty typu *Shirane* funkcji jednostek flagowych Floty Eskortowych na

ich pokładach wygospodarowano specjalne pomieszczenia dla dowódcy Floty (w stopniu kontradmirała) oraz jego sztabu liczącego 20 ludzi.

Układ napędowy nowych niszczycieli śmigłowcowych stanowił w pełni powtórzenie rozwiązania zastosowanego w okrętach typu *Haruna*, z tym jednak, że większość źródeł zgodnie określa ich maksymalną prędkość na 32 węzły.

W chwili wejścia do służby uzbrojenie okrętów typu *Shirane* składało się z 2 pojedynczych dział kal. 127 mm L/54 Mk 42 Mod. 7DP na dziobie, jednej 8-prowadnicowej wyrzutni Mk 29 kierowanych pocisków rakietowych plot. Raytheon „Sea Sparrow” z zapasem 24 rakiet RIM-7F. Do zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych służyła jedna 8-prowadnicowa wyrzutnia Mk 112 rakietotorped ASROC z zapasem 16 pocisków oraz 2 trójrurowe wyrzutnie Mk 68 (wg innych źródeł Mk 32) torped zop kal. 324 mm Mk 46 Mod. 5. Trudno oczywiście nie wspomnieć o tym, co odróżniało okręty od pozostałych niszczycieli, a mianowicie 3 śmigłowcach pokładowych Sikorsky-Mitsubishi S-61B „Sea King”, a później SH-60J „Seahawk”.

W połowie lat 90-tych na pokładach jednostek zamontowano dodatkowo, wzorem typu *Haruna*, po 2 zestawy „broni ostatniej szansy” kal. 20 mm Mk 15 „Phalanx”.

Najgłębsze jednak zmiany dotyczyły wyposażenia elektronicznego. Na okrę-

tach typu *Shirane* po raz pierwszy w japońskich Morskich Siłach Samoobrony zastosowany został trójwymiarowy radar dozoru powietrznego NEC OPS-12 3D. Do kierowania ogniem pocisków rakietowych „Sea Sparrow” służył radar Thales WM-25, który zastąpił wcześniej stosowany FCS-12E.

Wymieniono również dziobowy sonar pasywny niskiej częstotliwości na NEC OQS-101. W połowie lat 90-tych wyposażenie uzupełniono dodając holowany sonar pasywny bardzo niskiej częstotliwości EDO-NEC SQR-18A TACTASS.

Do kierowania ogniem rakietotorped ASROC i torped pop służył amerykański system Singer Mk 114.

Do obsługi ruchu śmigłowców służył radar kierujący ich lądowaniem zamontowany na rufowym kominie po stronie prawej burty.

System opracowania danych bojowych OYQ-6 okrętów mógł współpracować z system transmisji informacji NATO Link 11 i Link 14, poza tym zainstalowano również japoński system łączności satelitarnej Superbird SATCOM.

Załoga jednostek typu *Shirane* liczyła 350 marynarzy i oficerów, a w przypadku DDH 144 odpowiednio 360 osób.

Po wejściu do służby *Shirane* pełnił rolę okrętu flagowego 1 Floty Eskor-

14. wg niektórych źródeł wyporność jednostek typu *Shirane* określono na 5283 t (standard) oraz 7620 t! (pełna).

towej (Dai 1 Goeitai-gun) bazującej w Yokosuka. W latach 1988-1989 został poddany modernizacji, a w roku 2006 przeszedł do 3 Floty Eskortowej w Maizuru.

Kurama pełnił analogiczną funkcję flagowce, tyle tylko, że w 2 Floty Eskortowej (Dai 2 Goeitai-gun) w Sasebo. Jednostka była pierwszym po 71 latach, japońskim okrętem wojennym, który w lipcu 1996 roku złożył oficjalną wizytę we Władzy Wschodu na radzieckim Dalekim Wschodzie. W latach 2001-2002 Kurama zabezpieczał międzynarodową misję w Afganistanie.

Planowane jest zastąpienie w przyszłości dotychczasowych niszczycieli śmigłowcowych typów Haruna i Shirane przez nowe, znacznie większe jednostki określane mianem „DDH 13.500”. Założono, że docelowo powstaną 4 takie jednostki – DDH 181 – DDH 184. Prototyp – Hyuga DDH 181 został zamówiony 23 grudnia 2003 roku w stoczni IHI Marine Uni-

ted w Jokohamie w ramach Programu Budżetowego 03. Wodowanie jednostki nastąpiło 23 sierpnia 2008, a jej wszedł do służby 18 marca 2009 roku.

Następca niszczycieli śmigłowcowych jest właściwie małym lotniskowcem (i znów, podobnie jak to miało wcześniej miejsce w przypadku Haruna, największym zbudowanym w okresie powojennym japońskim okrętem). Jego wyporność standardowa wynosi 13 500 t, zaś wyporność pełna jest szacowana na 18-20 000 t przy długości całkowitej kadłuba 195,0 m, jego szerokości 32,0 m oraz zanurzeniu 7,0 m. Napęd okrętu stanowią turbiny gazowe w systemie COGAG o łącznej mocy 100 000 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 30 węzłów. Uzbrojenie jednostki ma obejmować pociski rakietowe w wersji plot i pop w pionowych wyrzutniach kadłubowych, zestaw CIWS kal. 20 mm „Phalanx” oraz wyrzutnie torped pop kal. 324

mm. W skład pokładowej grupy lotniczej mają wejść 3 śmigłowce SH-60K w wersji zop oraz 1 śmigłowiec MCH-101 „Merlin”, których alternatywę stanowić mogą 4 śmigłowce transportowe MH53E „Sea Stallion”.

W roku 2006 przystąpiono do prac nad drugą jednostką serii DDH 182 (nazwa nieznana), zaś pozostałe mają zgodnie z założeniami powstać do roku 2015. ●

Bibliografia

1. *Combat Fleets of the World 2002-2003* pod red. A.D. Baker III, Annapolis, 2002.
2. *Jane's Fighting Ships 1971-72*, London 1971.
3. *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.
4. Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., *Sprawoznik po inostranym flotam*, Moskwa 1971
5. Krzewiński J., *Okręty wojenne świata*, Warszawa 2002
6. Marczak J., *Współczesne okręty wojenne*, Warszawa 1970
7. Weyers *Flotten Taschenbuch 2002-2004*, Bonn 2002.
8. Internet.

Hiei z grupą bojową w eskorcie niszczyciela rakietowego Kirishima i dwóch typy Asagiri.

Fot. „Ships of the World”





Parada morską 60 lat MW ChRL

Bardzo uroczyście obchodzono w Chinach 60. rocznicę powstania Ludowo-Wyzwoleńczej Marynarki Wojennej (*Zhongguo Renmin Jiefangjun Haijun*, ang. PLAN), którą szczególnie świętowano w Qingdao – głównej bazie Floty Północnej (lub Morza Żółtego). Na obchody rocznicowe przybyło 21 okrętów i jednostek pomocniczych z 14 państw. Jednostki te udostępnił do zwiedzania cywilom w dniu 22 kwietnia 2009 r. Specjalnym dekretem dowódca PLAN, adm. Wu Shengli otworzył czterodniowe obchody. Zorganizowano liczne seminaria, sympo-

zja naukowe, zawody sportowe i wyścigi łodzi wiosłowych.

W południe 23 kwietnia prezydent ChRL Hu Jintao oraz admirał Wu z pokładu niszczyciela rakietowego *Shijiazhuang* (numer burtowy 116) typu 51C odebrali paradę morską na redzie Qingdao. Uczestniczyło w niej 25 okrętów, 31 samolotów śmigłowców chińskich oraz 21 jednostek zaproszonych z zagranicy. Jako pierwsze przepłynęły w szyku torowym atomowe okręty podwodne *Changcheng 6* (406) typu 091 (Han) i *Changcheng 3* (403) typu 092 (Xia); za nimi dwa konwencjonalne: „218” (typ *Song*, proj. 039G1), „177” (typ *Ming*, proj. 035). Była to pierwsza publiczna prezentacja chińskich atomowych okrętów podwodnych.

Potem przedelfilowało pięć niszczycieli: *Shenyang* (115) typu 51C (Luzhou), *Lanzhou* (170) typu 52C (Luyang II), *Guangzhou* (168) typu 52B (Luyang I), *Harbin* (112) typu 52 (Luhu) i *Dalian* (110) typu 51 (Luda I) oraz pięć fregat: *Zhoushan* (529) i *Xuzhou* (530) typu 54A (Jiangkai II), *Mianyang* (528) i *Ludyang* (527) typu 53H3 (Jiangwei II), a także *Cangzhou* (536) typu 53H2 (Jianghu III). Na końcu przeszły: okręt desantowy *Kunlunshan* (998) typu 071 (Yuzhao) oraz osiem kutrów rakietowych typu 022 (Houbei).

Prezydent Hu Jintao i admirał Wu Shengli odbierają paradę.

Następnie przedelfilowały zaproszone okręty zagraniczne w następującej kolejności: rosyjski krążownik rakietowy *Wariag* (011), niszczyciele: amerykański USS *Fitzgerald* (DD-62) typu „*Arleigh Burke*”, indyjskie INS *Mumbai* (D 62) typu „*Delhi*” i INS *Ranvir* (D 54) projektu 61, południowokoreański *Kang Gamchan* (DDH-979) typu KDX-2, fregaty: pakistańska PNS *Badr* (184) typu 21, nowozelandzka HMNZS *Tè Mana* (F 111) typu ANZAC, singapurska *Formidable* (F 68), tajskie HMTS *Taksin* (422) typu 25T i HMTS *Bangpakong* (456) typu 53H2, francuska *Vendémiaire* (F 734) typu „*Floréal*” oraz BNS *Osman* (F 18) typu 53H1 z Bangladeszu, australijski patrolowiec HMAS *Pirie* (ACPB 87) typu „*Armidale*”, okręty desantowe: południowokoreański *Dokdo* (LPH-6111) i brazylijski *Garcia d'Avila* (G 29) typu „*Sir Galahad*”, zaopatrzeniowce: kanadyjski HMCS *Protecteur* (509), australijski HMAS *Success* (304) typu „*Durance*”, pakistański PNS *Nasr* (A 47) typu Fuqing, i nowozelandzki HMNZS *Endeavour* (A 11), wreszcie rosyjski holownik ratowniczy *MB-99* projektu 745 (Sorum) i meksykański żaglowiec szkolny *Cuaulhtemoc*.

Dziennikarze, fotoreporterzy i ekipy telewizyjne zaokrętowano podczas parady na okręcie szkolnym *Zhenghe* (81) typu 795 (Daxin). Publicznie pokazano również okręt szpitalny *Daishandao* (866) typu 920. ●



Chiński atomowy strategiczny okręt podwodny *Changcheng 3*.



Chiński konwencjonalny okręt podwodny „218” typu Song.



Chińska fregata rakietowa *Xuzhou*.



Efektowne ujęcie eskadry chińskich kutrów rakietowych typu 022.



Rosyjski krążownik rakietowy *Wariag*.



Aмерыkański niszczyciel rakietowy *Fitzgerald*.



Singapurska fregata rakietowa *Formidable*.



Tajlandzka fregata rakietowa *Taksin*.



Południowokoreański uniwersalny okręt desantowy *Dokdo*.





Na okrętach Marynarki Polskiej i Royal Navy

Gustaw Plewko, wstęp i biografię Autora opracował Jan Kazimierz Sawicki
seria Księgi Floty Ojczyzny, tom 28, s. 183.
Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2008

Co roku ukazują się nowe pozycje książkowe, które odwołują się do dziejów drugiej wojny światowej na morzu. W tym natłoku prac różnych, często także słabych, pojawiają się czasami prawdziwe perełki. Taką na pewno są opublikowane wspomnienia Gustawa Plewko, marynarza Polskiej Marynarki Wojennej w czasie ostatniej wojny światowej, a także później wieloletniego oficera Polskiej Marynarki Handlowej. Nie dość, że dostajemy do ręki jego wspomnienia, a więc realne źródło opisujące tamte wojenne czasy, to dodatkowo swoimi wspomnieniami dzieli się człowiek, którego kariera odbiega od wielu losów polskich oficerów Marynarki Wojennej w toku lat 1939-1945.

Autor wspomnień wojnę rozpoczął jako słuchacz Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Bydgoszczy na pokładzie okrętu szkolnego ORP *Iskra* w porcie Casablanca. W efekcie tego trafił on do Wielkiej Brytanii, gdzie ukończył Szkołę Podchorążych w Plymouth. Swoje szkolenie praktyczne przeszedł na ORP *Błyskawica* i HMS *Queen Elizabeth*, ostatecznie trafiając na HMS *Formidable*. W efekcie tego był jednym z niewielu polskich oficerów marynarki wojennej, któremu dane było służyć na lotniskowcu i to w warunkach bojowych.

Książka nie jest suchym opisem faktów, wydarzeń z życia wojennego. To pasjonująca podróż, w którą zostajemy porwani przez jej Auto-

ra. szczególnie od momentu gdy stanie on na pokładzie brytyjskiego okrętu liniowego *Queen Elizabeth*, na pokładzie którego miał okazję uczestniczyć w operacji walk w rejonie Krety, w czasie niemieckiej operacji desantowej, która dla Royal Navy stała się ogromnym wyzwaniem. Także dla G. Plewko, który został przydzielony do obrony przeciwlotniczej (Anti Aircraft Defence Officer), która w tej operacji miała co robić, wobec ogromnej intensywności niemieckiego lotnictwa. Wspomnienia to nie tylko zapis kolejnych starć powietrzno-morskich, ale także bezcenne opisy życia okrętowego, czy też rozmów prowadzonych na pokładzie tej jednostki. Całość była dla ich Autora prawdziwą szkołą życia. Zwłaszcza, że w wyniku decyzji brytyjskiego dowództwa został przeokreślony na lotniskowiec *Formidable*, także jako oficer broni przeciwlotniczej. Służba na lotniskowcach w toku ostatniej wojny światowej zawsze należała do prestiżowych zajęć i dawała szansę do wyjątkowych przeżyć. Operacje na Morzu Śródziemnym, w tym poważne uszkodzenie jednostki w wyniku działań niemieckiego lotnictwa, były także nowym doświadczeniem. Wraz z okrętem odbył rejs wokół Afryki do Stanów Zjednoczonych, do Norfolk w stanie Wirginia, gdzie okręt miał przejść poważny remont. Opis pobytu w USA także ma dość rzadki charakter; bowiem niewielu polskich oficerów marynarki miało takie okazje. Powrót do Wielkiej Brytanii na pokładzie statku pasażerskiego *Aldena*, storpedowanie na Atlantyku, szczęśliwe wyłowienie przez brytyjski niszczyciel, dodają tym opowieści wielu emocji.

Otrzymaliśmy więc doskonałą książkę, świetnie napisaną i wydaną. Duże słowa wdzięczności należy skierować do syna Gustawa Plewko, który wsparł jej wydanie, jak i Jana K. Sawickiego który przygotował komentarze oraz postarał się o doskonałe zilustrowanie pozycji. Pozostaje wierzyć, że to nie wszystkie wspomnienia jakie pozostawił po sobie G. Plewko i że kolejne, także z okresu powojennego ujrzą światło dzienne.

Maciej Franz

REKLAMA



KOGA ELBLĄSKA



PANNA WODNA

MODELE OKRĘTÓW

ZESTAWY DO MONTAŻU
WYCINANE LASEROWO
W DREWNI
ORAZ GOTOWE MODELE

SPRZEDAŻ WYSYŁKOWA

POZNAŃ,
ul. Tyrwacka 21/1
tel.: 61 82 29 214,
69 88 13 466

www.bojer.pl



GALEON WODNIK