

Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski**Kolegium redakcyjne**Rafał Ciechanowski, Krzysztof Dąbrowski,
Maciej S. Sobański**Współpracownicy w kraju**Andrzej S. Bartelski, Stanisław Biela,
Andrzej Danilewicz, Maciej K. Franz,
Jarosław Jastrzębski, Jerzy Lewandowski,
Wojciech Mazurek, Oskar Myszor,
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,
Marcin Schiele, Kazimierz Zygałdo**Współpracownicy zagraniczeni****BELGIA**

Leo Van Ginderen

CZECHY

Ota Janeček

FRANCJA

Luc Feron, Gérard Garier,

Jean Guiglini, Marc Saibène

GRECJA

Aris Bilalis

HISZPANIA

Alejandro Anca Alamillo

LITWA

Aleksandr Mitrofanov

NIEMCY

Richard Dybko, Hartmut Ehlers,

Jürgen Eichardt, Christoph Fatz,

Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer

ROSJA

Siergiej Balaikin, Nikołaj Mitiukow,

Siergiej Patianin, Konstantin Strielbickij

STANY ZJEDNOCZONE. A.P.

Arthur D. Baker III

UKRAINA

Anatolij Odajnik, Władimir Zablockij

WIELKA BRYTANIA

John Jordan, Richard Osborne, Ian Sturton

Adres redakcji

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”

Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry

Polska/Poland tel.: +48 32 384-48-61

www.okretywojenne.pl

e-mail: okrety@ka.home.pl

Skład, druk i oprawa

DRUKPOL sp. j.

Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry

tel. 32 285 40 35, www.drukpoltg.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2017

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą

wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo

skręcania i adjustacji tekstów. Materiałów nie

zamówionych nie zwracamy.

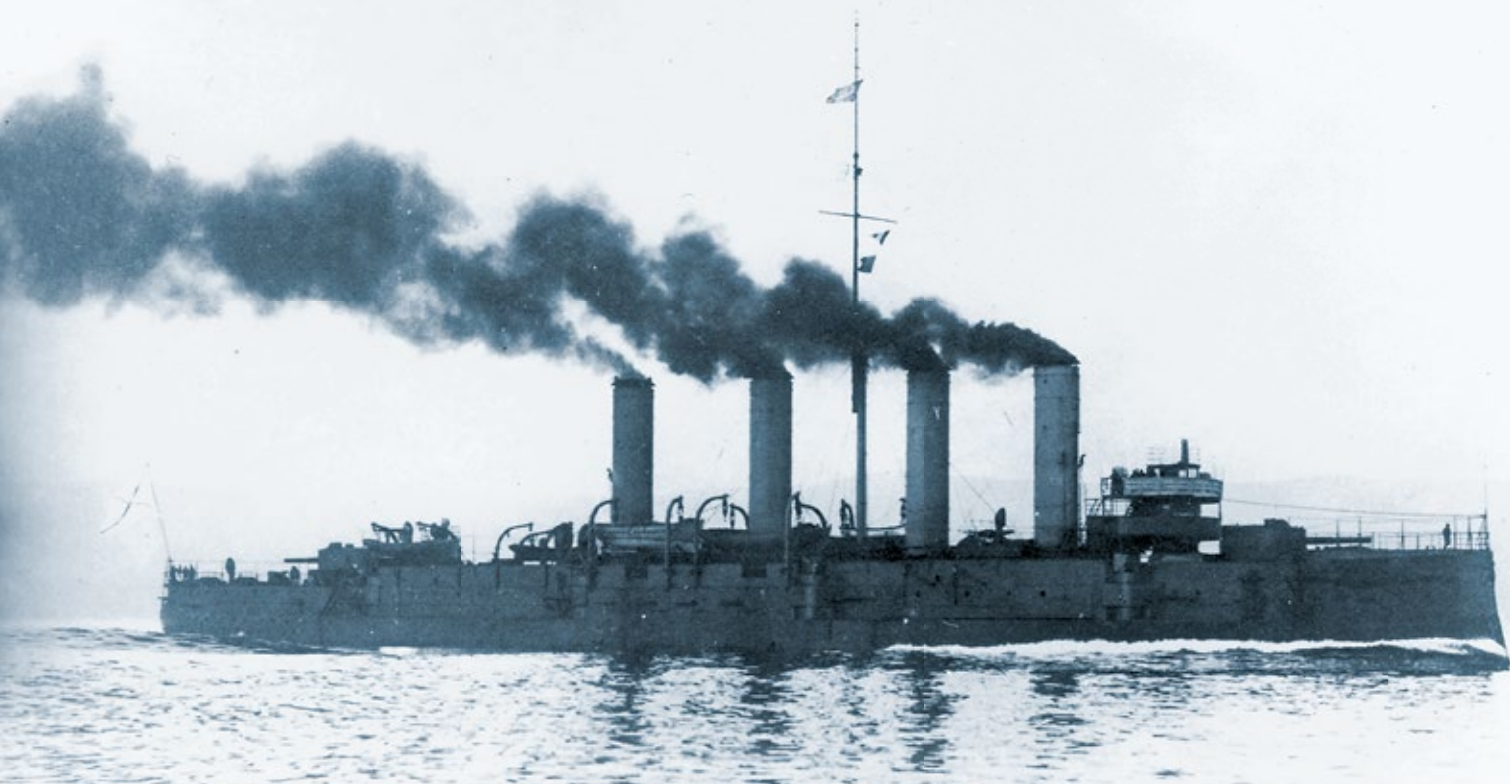
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść

publikowanych artykułów, które prezentują

wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.

Nakład: 1500 egz.

I strona okładki:**Niemiecka fregata rakietowa Hessen
w ujęciu z 12 marca 2007 roku.****Fot. zbiory Leo Van Ginderena****W NUMERZE**Maciej S. Sobański
Krażowniki typu „Bajan”, część II**7****8**Karl Schrott
Pływające doki austro-węgierskiej Cesarsko
Królewskiej Marynarki WojennejKrzysztof Dąbrowski
Powrót *Mayflower*, czyli destroyery kontra
U-booty**14****19**Michał Głock
Samoloty na pancernikach – początkiNikołaj Mitiukow
Czy działa *Fubuki* były najlepsze na świecie?**26****29**Siergiej Patianin
„Wiatry”, „Poeci” i „Żołnierze” - niszczyciele
typów „Maestrale”, „Orioni” i „Soldati”, część IIIDavid Irving
Pogrom konwoju PQ-17, część II**38****47**Hartmut Ehlers
Niszczyciele typu „Fletcher”, część IVbMaciej Chodnicki
Ostatni krażownik liniowy świata – HMS
Vanguard, część III**62****77**Daniel Kowalczyk
„Marynarka Brunatnej Wody” – flota śródla-
dowa Francuskiego Korpusu Ekspedycyjnego
w Indochinach 1945-1954, część IIIKrzysztof Dąbrowski
Izraelskie siły podwodne. Druga generacja –
okrety podwodne typu „T”**87****93**Roman Kochnowski
Deutsche Marine.
Flota Zjednoczonych Niemiec



Krażowniki typu „Bajan” część II

Francuski następca *Bajana*

Przebieg wojny japońsko-rosyjskiej, tak na lądzie jak i morzu, był daleki od oczekiwań Rosjan, wywołując spore wewnętrzne zamieszanie w kraju. Nierozstrzygnięta tak naprawdę bitwa na Morzu Żółtym w lipcu 1904 oznaczała, że gros uczestniczących w działaniach wojennych sił morskich został odcięty w Port Artur, co w konsekwencji wobec kapitulacji twierdzy w grudniu 1904 doprowadziło do ich utraty. Wysłanie na Daleki Wschód „ekspedycji karnej” zakończonej katastrofą pod Cuszimą w maju 1905 огоłosiło floty na Bałtyku i Morzu Czarnym z niemal wszystkich nowoczesnych okrętów różnych klas. W tej sytuacji rosyjska marynarka wojenna potrzebowała pilnego, by nie powiedzieć natychmiastowego, choćby częściowego uzupełnienia swych stanów. Ta gorzka prawda dotarła do świadomości decydentów jeszcze lub jak kto woli już jesienią roku 1904.

W toku działań wojennych w rejonie Port Artur pozytywnie wyróżnił się krążownik pancerny *Bajan*, nowoczesna jednostka o zupełnie niespotykanych wcześniej we flocie rosyjskiej

parametrach, co sprawiło, że decydenci postanowili szybko zasilić marynarkę wojenną kilkoma analogicznymi okrętami.

W tym miejscu warto wspomnieć, że jeszcze w roku 1898, w momencie zawierania ze stoczną *Forges et Chantiers de la Méditerranée* (FCM) w La Seyne-sur Mer umowy na dostawę *Bajana*, ta ostatnia zaproponowała stronie rosyjskiej budowę drugiego identycznego krążownika. Jego cena miała być niższa o 200 tys. franków, a dostawa nastąpić 6 miesięcy po prototypie. Rosjanie nie skorzystali wówczas z tej oferty, ograniczając się jedynie do samego *Bajana*⁴¹.

Potrzeba pilnego wzmocnienia rosyjskiej floty spowodowała, że już 10 listopada 1904* minister marynarki podjął decyzję o budowie w stocznich Sankt Petersburga 2 krążowników pancernych typu określanego jako „ulepszony Bajan”. Nie od rzeczy jest również wspomnieć, że państwowa stocznia Admiraltyjskij zawod dysponowała wówczas, po ukończeniu realizacji wcześniejszych zleceń, wolnymi mocami wytwórczymi

Równocześnie Rosjanie zwrócili się do stoczni *Forges et Chantiers de la Méditerranée* o ofertę na krążownik pancerny analogiczny do *Bajana* z drobnymi tylko zmianami⁴², wśród których podstawową było zastąpienie opancerzenia ze stali utwardzanej metodą Harveya stalą Kruppa.

Francuzi szybko skorzystali z nadarzającej się okazji proponując zgodnie z sugestiami budowę odpowiednika *Bajana* za kwotę 18 450 tys. franków (6 918 750 rubli), czyli o 11,82% drożej niż w przypadku zbudowanego kilka lat wcześniej prototypu. Uzasadniano to tym, że ów został zaoferowany po zaniżonej, by nie rzec dumpingowej, cenie. Cena okrętu nie obejmowała tak jak poprzednio uzbrojenia, które dostarczała na swój koszt strona rosyjska.

Kierujący ministerstwem marynarki adm. Fiodor Awiełan już 22 grudnia 1904 zaakceptował zamówie-

41. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, „*Bronienosnyje krejsera...*”

42. wg Winogradow S, Fiedieczkin A, *Bronienosnyje krejser Bajana...* Rosjanie w grudniu 1904 ogłosili konkurs *pro forma* by porównać *Bajana* z projektami złożonymi przez włoską firmę Ansaldo i duńską Burmeister & Wain.

nie krążownika w La Seyne-sur-Mer. Ostatecznie kontrakt na budowę jednostki z terminem dostawy do 1 września 1907 (32 miesiące) podpisano 20 kwietnia 1905. W jego ramach strona francuska miała również dostarczyć dokumentację roboczą umożliwiającą budowę kolejnej pary „ulepszonych Bajanów” przez rosyjskie stocznie w Sankt Petersburgu.

Do budowy krążownika przystąpiono w stoczni tak naprawdę jeszcze przed oficjalnym podpisaniem przez strony kontraktu, bo już 22 marca 1905*. Tymczasem ostateczne zatwierdzenie przez rosyjskie służby techniczne floty (MTK) specyfikacji nastąpiło dopiero 23 maja oraz 24 czerwca* tego roku. W dniu 14 marca 1906* położono oficjalnie stępkę pod okręt, któremu nadano nazwę *Admirał Makarow* dla upamiętnienia adm. Stiepana Makarowa, poległego w obronie twierdzy Port Artur.

25 kwietnia 1906* krążownik uroczyście spłynął z pochylni na wodę. W uroczystości uczestniczyła wielka księżna Anastazja Michajłowna, która wcześniej, w roku 1900 brała także udział w wodowaniu prototypowego *Bajana*. Prace stoczniowe przebiegały płynnie bez specjalnych opóźnień, co w przypadku rosyjskich okrętów stanowiło niewątpliwie chwalebny wyjątek.

Do 25 października 1907* do stoczni dotarła z Rosji artyleria jednostki, którą niezwłocznie zamontowano na pokładzie. W tym samym dniu przeprowadzono również pierwsze stacjonarne próby siłowni *Admirała Makarowa*. Po zakończeniu stoczniowych prób na uwięzi jednostka przeszła w Marsylii dokowanie połączone z oczyszczaniem podwodnej części kadłuba, steru i śrub napędowych.

W grudniu 1907 rozpoczęto próby morskie, w tym także na mili pomiarowej, w których trakcie osiągnięto prędkość 22,55 węzła⁴³. Próby w ruchu w różnej konfiguracji kontynuowano również w styczniu 1908, gdy przeprowadzono też próbne strzelania z pokładowej artylerii.

W dniach między 28 stycznia a 14 lutego 1908* dokonano przeglądu wszystkich mechanizmów układu napędowego, a następnie 28 marca przeprowadzono wyjście w morze, potwierdzające spełnianie wszystkich warunków kontraktowych. Dzięki

temu z dniem 14 kwietnia 1908* przekazano okręt stronie rosyjskiej i podniesiono banderę, a z dniem 13 maja 1908* *Admirał Makarow* rozpoczął oficjalnie służbę w rosyjskiej marynarce wojennej.

W dniu 14 maja 1908* *Admirał Makarow* opuścił Tulon z załogą liczącą 1/3 etatowej obsady i skierował się do Rosji, by 29 maja* osiągnąć bazę Rewel (Tallin).

Bałtyckie „Bajany”

Podjęta jeszcze w dniu 10 listopada 1904* przez ministra marynarki decyzja otworzyła drogę do budowy w Sankt Petersburgu kolejnych 2 krążowników pancernych typu określonego jako „ulepszony Bajan”. Droga do realizacji tego zamiaru była jednak daleka i wyboista, mimo, że już 30 listopada 1904* stocznia Admiraltyjskiej завод otrzymała zlecenie na 2 okręty, którym nadano nazwy krążowników utraconych w Port Artur – *Pałlada* i *Bajan* (II). Zgodnie z pierwotnymi planami krążowniki już we wrześniu 1907 roku miały osiągnąć gotowość do podjęcia prób.

Do faktycznych prac w petersburskim zakładzie Nowoje Admiraltyjstwo przystąpiono w kwietniu 1905, a na pochylniach miesiąc później, w maju tego roku. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że *Bajan* powstawał na pochylni zakrytej – zadaszonej, zaś *Pałlada* na klasycznej odkrytej pochylni stoczniowej.

Już po rozpoczęciu prac jesienią 1905 rozpatrywano kwestię ewentualnego zastąpienia klasycznych tłokowych maszyn parowych napędu głównego przez brytyjskie turbiny parowe Parsons. Uzyskane w ten sposób oszczędności wagowe można było przeznaczyć na istotne wzmocnienie uzbrojenia. Ostatecznie jednak nie zdecydowano się na takie nowatorskie rozwiązanie, bowiem same turbiny były jeszcze dość zawodne, a poza tym ich użycie oznaczało przedłużenie czasu budowy, bardzo potrzebnych okrętów.

Budowa rosyjskich „ulepszonych Bajanów” w Sankt Petersburgu prowadzona była w oparciu o dokumentację roboczą *Admirała Makarowa* sporządzoną przez stocznnię FCM w La Seyne-sur-Mer, co jednak wcale nie ułatwiało prac. Swoje poprawki w otrzymanej dokumentacji nanosił

już w Rosji MTK, czego konsekwencją był fakt, że poszczególne krążowniki z uwagi na miejsce powstania, różniły się we wielu technicznych detalach. Co więcej wszystkie poprawki dotyczyły tak naprawdę drugorzędnych szczegółów, takich przykładowo jak rozmieszczenie pomieszczeń czy detale wyposażenia. Nie naruszały jednak kwestii napędu i uzbrojenia.

Zgodnie z zawartą umową koszt budowy kadłuba krążownika *Pałlada* wynosiła 9 927 348 rubli, a *Bajan* (II) odpowiednio 9 409 137 rubli. Układ napędowy (maszyny parowe i kotły) dla okrętów przygotowywało Obščestwo Franko-Russkich zawodow, zaś cena kompletu na pojedynczej jednostki w myśl podpisanego 10 sierpnia 1905* kontraktu, wynosiła 3 035 000 rubli⁴⁴. Dostawy siłowni miały umożliwić podjęcie przez krążowniki prób na uwięzi wiosną 1908.

Początkowo prace stoczniowe nad jednostkami przebiegały rzec można planowo i bez specjalnych utrudnień, oczywiście, o ile nie uznawać za takowe permanentnie dokonywane zmiany w projekcie i dokumentacji. W rezultacie w dniu 24 października 1907* została wodowana *Pałlada*, a 2 sierpnia 1908* - *Bajan* (II). Wówczas jednak zaczęły się poważne problemy związane z dostawami zarówno elementów siłowni jak i opancerzenia, wykonywanego przez Izorskiej завод. Te ostatnie zakłady zgodnie z warunkami kontraktu miały dostarczyć całość opancerzenia dla *Pałlady* do kwietnia 1907, tymczasem zdołały to uczynić dopiero w listopadzie tego roku, a dla *Bajana* (II) – na wiosnę 1908.

Mówiąc o zmianach planów budowy warto zwrócić uwagę na propozycję złożoną 27 sierpnia 1907 przez związanego z flotą st. lt. (pol. kpt.) Strachowskiego dotyczącą przebrojenia powstających krążowników. Rzecz sprowadzała się do usunięcia dział kal. 75 mm, które zupełnie nie sprawdziły się na prototypowym *Bajanie* w czasie wojny rosyjsko-japońskiej 1904-1905 i zastąpienie ich przez 4 działa kal. 152 mm oraz 8 kal. 120 mm. Otworło to ożywioną dyskusję na temat możliwości wymiany uzbrojenia w której

43. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsera...*

44. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW *Bronienosnyje krejsera...*

„Bajany” z Rosji					
Nazwa	Stocznia	Data*			
		Rozpoczęcia budowy	Położenia stępki**	Wodowania	Wejścia do służby
<i>Pałłada</i>	Nowoje Admiraltiejstwo Sankt Petersburg	04.05.1905	28.10.1906	28.10.1906	02.02.1911
<i>Bajan (II)</i>	Nowoje Admiraltiejstwo Sankt Petersburg	02.08.1905	02.08.1907	02.08.1907	01.07.1911

Źródło: Internet
 *daty wg kalendarza juliańskiego (stary styl); ** oficjalne

uczestniczył MTK, Admiraliciejskij zawod, a także minister marynarki. Wymiana poglądów trwała praktycznie do 31 października 1908. Każdy z jej uczestników przedkładał własną propozycję wymiany uzbrojenia bądź jego pozostawienie w niezmiennym stanie, lecz ostatecznie nie zdecydowano się na dokonanie przebrożenia⁴⁵.

Podobnie rzecz się miała z siłownią dla *Pałłady*, wykonywaną przez Obszczestwo Franko-Russkich zawod, która dotarła do stoczni z takim opóźnieniem, że tylko w październiku 1908 można było przystąpić do prób mechanizmów na uwięzi. W roku 1909 przygotowywano jednostkę do prób morskich, lecz dopiero 14 września krążownik zdołał samodzielnie przejść z Sankt Petersburga do Kronsztadu, gdzie spędził zimę, w której trakcie kontynuowano prace wykończeniowe. Rzeczywiste próby w ruchu miały miejsce w roku 1910, gdy w dniu 1 czerwca* okręt przy pełnej prędkości zdołał osiągnąć przy niewielkim wietrze 22,3 węzła. W dniach między 23 a 30 października 1910* *Pałłada* wykonała rejs próbny na trasie Kronsztad – Rewel (Tallin) – Helsingfors (Helsinki) – Rewel- Kronsztad, zaś oficjalnie została z dniem 2 lutego 1911* przyjęta do służby w marynarce wojennej⁴⁶.

Wcale nie lepiej, o ile nawet nie gorzej, przebiegał proces wykańczania krążownika *Bajan (II)*. Próby mechanizmów na uwięzi jednostka rozpoczęła

4 marca 1909*, lecz na próby w ruchu trzeba było poczekać bagatelą do 20 października 1910*. Z uwagi jednak na niekorzystne warunki atmosferyczne kontynuowano je wiosną 1911, po zimie spędzonej przez okręt na postoju w Kronsztadzie. Po osiągnięciu 17 maja 1911 maksymalnej prędkości 22,3 węzła, a średniej – 21,8 węzła, *Bajan (II)* został z dniem 1 lipca 1911* oficjalnie przyjęty do służby w marynarce wojennej. Tymczasem jednak usuwanie różnych „niedoróbek” trwało jeszcze nadal, co spowodowało, że pełną gotowość bojową krążownik osiągnął dopiero z początkiem sezonu nawigacyjnego roku 1912⁴⁷.

Wejście w roku 1911 do służby *Pałłady* i *Bajana (II)*, które dołączyły do

operującego już wcześniej *Admirała Makarowa*, pozwoliło na sformowanie z tych nowych, choć technicznie nieco już moralnie przestarzałych, jednostek Brygady Krążowników Floty Bałtyckiej z siedzibą w Rewlu (Tallinie).

Dane taktyczno-techniczne

Wyporność normalna następców *Bajana*, zarówno zbudowanego we Francji jak i tych ze stoczni rosyjskiej, wynosiła 7890 t, a wyporność pełna odpowiednio – 8250 t przy całkowitej długości kadłuba 138,8 m, jego szerokości – 17,5 m i średnim zanurzeniu

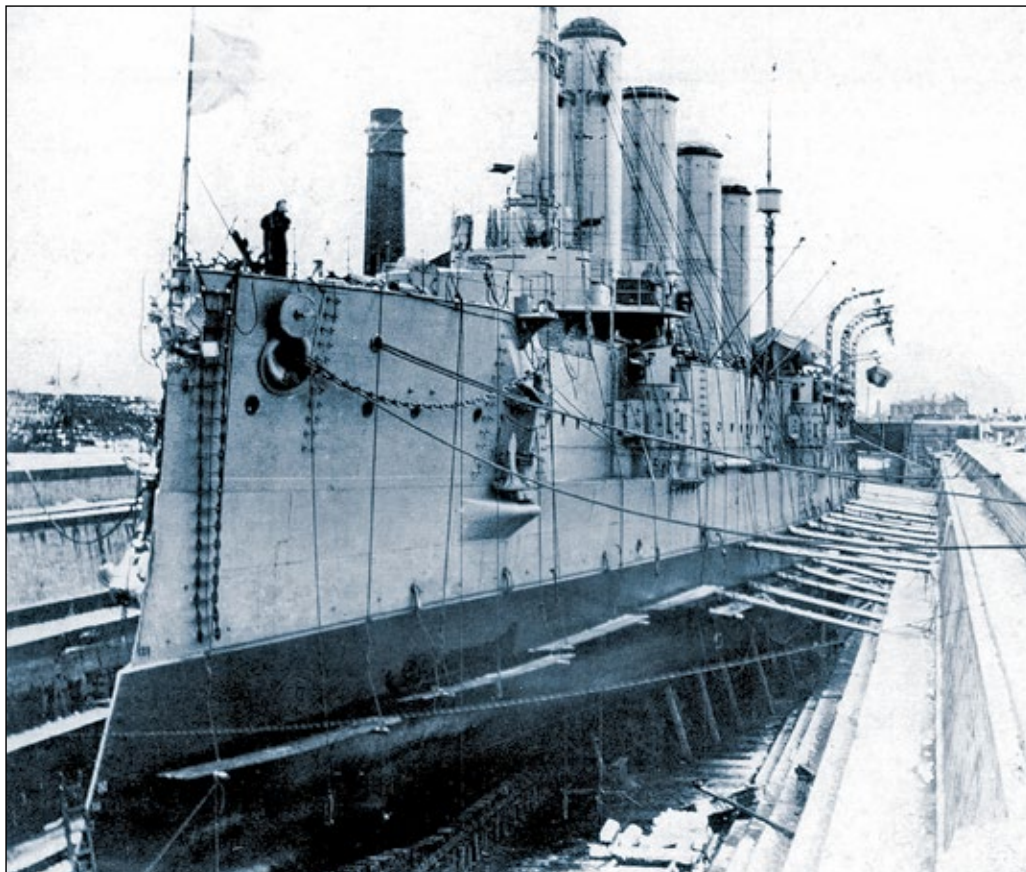
45. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW *Bronienosnyje krejsera...*

46. wg Winogradow S., Fiedieczkin A., *Bronienosnyj krejser Bajana...*

47. wg Winogradow S., Fiedieczkin A., *Bronienosnyj krejser Bajana...*

Krażownik *Bajan (II)* w suchym doku Kronsztadu, 1911 rok.

Fot. Public Domain





Krażownik *Pallada* na redzie Kronsztadu, czerwiec 1911 roku.

Fot. zbiory Siergieja Patianina

6,6 m⁴⁸. Zachowano przy tym dotychczasową bryłę okrętów z charakterystycznymi 4 wysokimi kominami. Zakładano zrazu, że wszystkie jednostki, podobnie jak prototyp, otrzymają po 2 maszty. 28 listopada 1906 roku MTK zdecydowało jednak, że duże okręty rosyjskiej floty otrzymają tylko jeden maszt z platformą do korygowania ognia artyleryjskiego zamiast dotychczasowych bojowych marsów.

Budowany we Francji *Admirał Makarow* posiadał już 2 maszty, z których w zaistniałych okolicznościach usunięto fokmaszt, a grotmaszt przeniesiono na śródokręcie, lokując go między dziobowymi wręgami nr 14 a nr 15 (zewnętrznie między drugim a trzecim kominem). Rozwiązanie to nie sprawdziło się jednak w praktyce i zimą 1912/1913 na krążowniku ponownie zainstalowano dwa maszty.

Problemy z masztami nie ominęły również jednostek budowanych w Sankt Petersburgu, choć miały one już inny charakter. Maszty były wysokie, zaś stanowisko obserwacyjne do korygowania ognia artyleryjskiego było teoretycznie ruchome – podnoszone wraz ze stengą masztu z poziomu +25,3 m powyżej lustra wody w położeniu marszowym do +30,5 m w położeniu bojowym. Wspomniane rozwiązanie okazało się bardzo nie-

praktyczne z uwagi na wibrację, wobec czego z niego zrezygnowano, unieruchamiając platformę na sztywno w dolnym położeniu (+25,3 m powyżej lustra wody)⁴⁹.

Krażowniki ze stoczni rosyjskiej posiadały nieco inną nadbudówkę w porównaniu z jednostką z La Seyne-sur-Mer, co wynikało z bardziej rozbudowanej wieży dowodzenia nad którą mieścił się mostek nawigacyjny, używany jedynie w trakcie przemieszczania się okrętów. Na *Palladzie* był on osłonięty lekkimi rozbieranymi ściankami, zaś na *Bajanie* (II) posiadał osłonę z płótna żaglowego z szybami.

Admirał Makarow otrzymał kotwice Marrela, a *Pallada* i *Bajan* (II) typowe dla floty rosyjskiej kotwice Halla.

Pokładowe środki pływające „ulepszonych Bajanów” obejmowały kuter parowy, kuter motorowy o długości 9,75 m oraz 8 łodzi wiosłowych różnej długości, przy czym okręty budowane w Rosji wyposażono od razu w 2 kutry motorowe.

Pancerz pionowy krążowników wykonano ze stali pancernej Kruppa, co dzięki jej technicznym parametrom pozwalało na istotne oszczędności masowe⁵⁰. Podstawowym elementem opancerzenia „ulepszonych Bajanów” był główny pas pancerza burtoowego, rozciągający się na obu burtach

od dziobu do rufowej wręgi nr 52 za wieżą artylerii głównego kalibru. Pas ten znajdował się na burcie na wysokości konstrukcyjnej linii wodnej okrętów. Jego część (mniejsza) mieściła się poniżej linii wodnej, a część (większa) powyżej tej linii. Grubość maksymalna pasa głównego wynosiła od 100 mm na dziobie i rufie do 175 mm na śródokręciu. Sam pas zmniejszał również swą grubość ku dolnej krawędzi znajdującej się pod lustrem wody. Pas 50 mm pancerza ochraniał również rejon maszyny sterowej na rufie.

Powyżej pasa głównego znajdował się na burtach na śródokręciu krótszy pas górny o grubości 50 mm. Taką samą grubość 50 mm miała znajdująca się wyżej kazamata pancerna osłaniająca część artylerii średniego kalibru i pomocniczej.

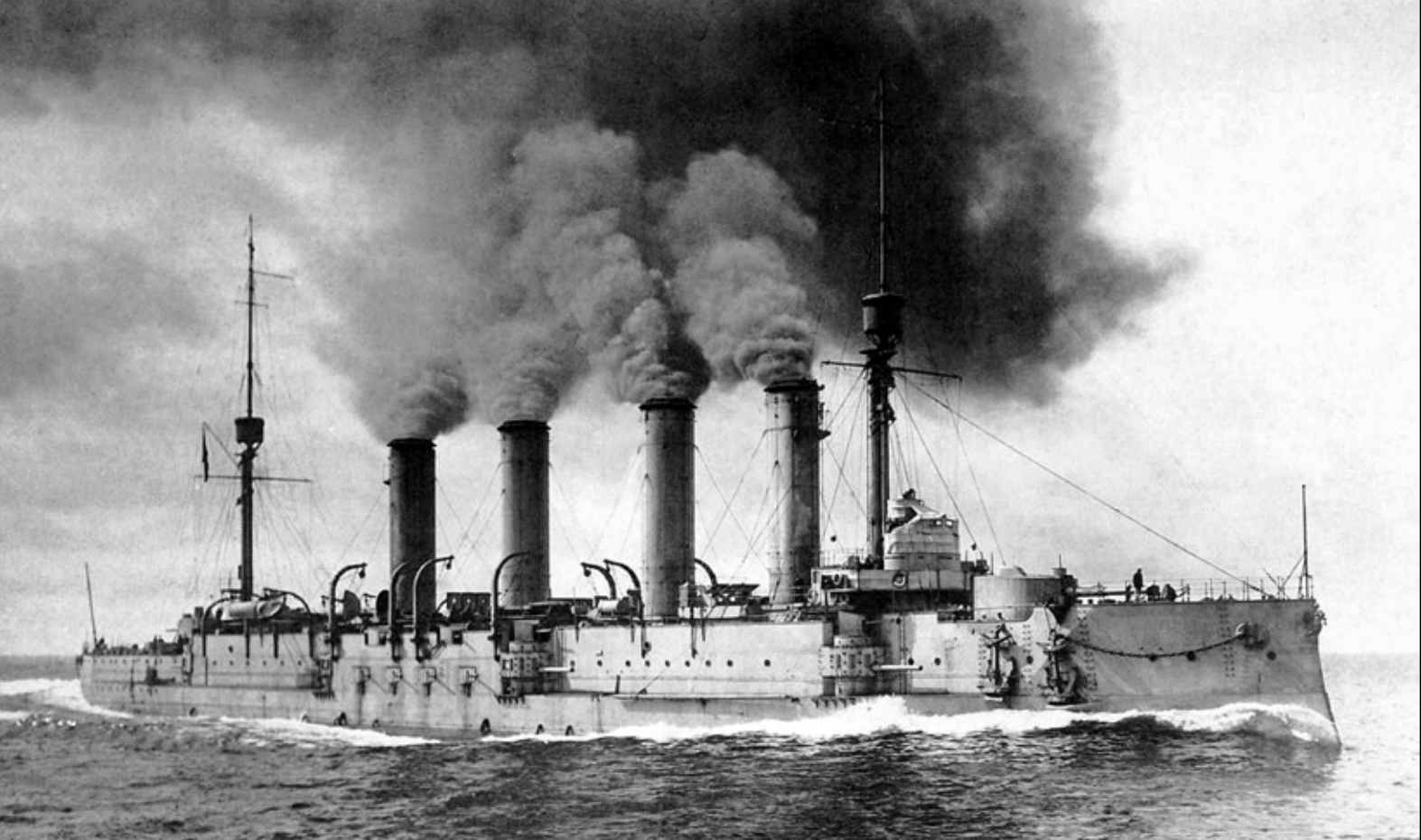
Wewnętrzny poziomy skorupowy pokład pancerny miał grubość 30 mm.

Wieża artylerii głównego kalibru ochraniał pionowy pancerz o grubości 132 mm, zaś dach 44 mm. Pancerna wieża dowodzenia o szerokości 4,57 m

48. wg Weyer B. *Taschenbuch der Kriegsflootten* 1914, München 1914 – wyporność ta wynosiła 8000 t przy wymiarach kadłuba 135(137) x 17,5 x 6,5 m,

49. wg Winogradow S., Fiedieczkin A., *Bronienosnyj krejser Bajan...*

50) . na prototypowym *Bajanie* grubość głównego pasa burtowego wynosiła 200 mm, pasa górnego 60 mm, kazamat – 60 mm, wież artyleryjskich 150 mm/30 mm, a stanowiska dowodzenia 160 mm/30 mm



Krążownik *Bajan* (II) w marszu z dużą prędkością, 1913 rok.

Fot. zbiory Siergieja Patianina

posiadała 136 mm ściany oraz 75 mm dach z wieżyczką dalmierza.

Napęd jednostek stanowił wier-ną kopię rozwiązania zastosowanego wcześniej na prototypie i obejmował 2 pionowe czterocylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężania, z któ-rych każda poruszała bezpośrednio swój wał napędowy zakończony śru-bą. Łączna projektowana indykowana moc siłowni 16 500 KM. Parę dla ma-szyn o ciśnieniu 24 atm. zapewniał ze-spół opalanych węglem 26 kotłów pa-rowych wodnorurkowych systemu Belleville rozmieszczonych w 4 ko-tłowniach. Spaliny z kotłów w każdej kotłowni były odprowadzane przez odrębny, wysoki komin.

W przypadku powstałego we Fran-cji *Admirała Makarowa* maszyny pa-rowe zostały zbudowane w Marsylii, a kotły parowe w Saint-Denis koło Paryża. Dostawcą elementów siłowni dla krążowników budowanych przez stocznię Nowoje Admiraltiejstwo były zakłady Obszczestwa Franko-Rus-skich zawodow.

Układ napędowy zapewniał „ulep-szonym *Bajanom*” efektywną mak-symalną prędkość na poziomie 21 węzłów, choć w czasie prób okręty w sprzyjających warunkach uzyskiwa-ły większe prędkości. Normalny zapas węgla wynosił 750 t, a maksymalny

odpowiednio – 1000 t, co zapewniało zasięg 4000 Mm przy 12 węzłach⁵¹.

Podstawowe uzbrojenie krążowni-ków typu „ulepszony *Bajan*” stanowi-ły 2 pojedyncze działa kal. 203 mm o długości lufy 45 kalibrów (L/45), umieszczone w pancernych wieżach artyleryjskich na pokładzie dziobo-wym i rufowym w osi symetrii okrę-tu. Maksymalny kąt podniesienia luf zmodyfikowanego modelu dział wynosił +22° wobec +18° na proto-typowym *Bajanie*. Pozwoliło to na zwiększenie donośności tzw. starych pocisków o wadze 87,8 kg przy kącie podniesienia lufy +20,2° do 13 000 m, a z nowymi pociskami półpancernymi wz. 1907 do nawet 16 095 m⁵². Udało się również, co było istotne z punktu widzenia zdolności bojowej okrętów, zwiększyć zapas pocisków kal. 203 mm do 110 sztuk na lufę.

Uzbrojenie średnie stanowiło 8 dział kal. 152 mm o długości lufy 45 kali-brów (L/45) systemu Canet, umiesz-czonych po 4 w burtowych pancernych kazamatach. Działa te nie różniły się parametrami taktyczno-technicznymi od modelu zastosowanego na *Bajanie*. Cztery działa znajdowały się głównej kazamacie na śródokręciu oraz po 2 w kazamacie dziobowej i rufowej. Również w przypadku tych dział uda-ło się zwiększyć zapas amunicji do 172

lub nawet 180 pocisków na lufę jak chcą inne źródła, wobec 150 na pro-totypie.

Uzbrojenie pomocnicze krążowni-ków stanowiło 20 na *Admirał Maka-row*, bądź 22 na *Pałłada* i *Bajan* (II) dział kal. 75 mm o długości lufy 50 ka-librów (L/50) systemu Canet. Na każ-dej burcie jednostek umieszczono po 10 względnie 11 luf.

Na *Admirał Makarow* cztery „bur-towe” działa znajdowały się w głównej kazamacie na śródokręciu, jedno „pościgowe” na dziobie, jedno na rufie w nieopancerzonych pomieszczeniach admirałskich oraz 4 osłoniętych tar-czami pancernymi na pokładzie gór-nym, powyżej głównej kazamaty.

Na jednostkach budowanych w Sankt Petersburgu zachowano „burtowe” działa w głównej kazamacie oraz w po-mieszczeniach admirałskich na rufie, zrezygnowano natomiast z dział „po-ścigowych” na dziobie, których stoso-wanie możliwe było jedynie w sprzy-jających warunkach atmosferycznych. Równocześnie do 6 na każdej burcie zwiększono liczbę dział osłoniętych tar-czami pancernymi na pokładzie gór-nym na śródokręciu. Zachowano do-tychczasowy zapas amunicji po 250 pocisków na lufę.

51. wg Weyer B, *Taschenbuch der...*

52. Szirekorad AB, *Korabielnaja artillerija...*

Na jednostkach typu „ulepszony Bajan” zrezygnowano z dział małokalibrowych Hotchkiss kal. 47 mm oraz 37 mm, co wiązało się między innymi z usunięciem z masztów marsów bojowych. Budowany we Francji *Admirał Makarow* otrzymał w zamian 4 francuskie półautomatyczne armaty Hotchkiss kal. 57 mm o długości lufy 58 kalibrów (L/58), które zainstalowano na śródokręciu nad główną kazamatą. Działa te wystrzeliwały pociski o wadze 2,72 kg/2,22 kg z prędkością początkową 914 m/s bądź 991 m/s na odległość 5556 m/8520 m. Sektor ostrzału w płaszczyźnie pionowej mieszczący się w przedziale $-5,5^{\circ}$ do $+7,5^{\circ}$ uniemożliwiał ich ewentualne wykorzystanie do obrony przeciwlotniczej⁵³.

Dla potrzeb okrętowych oddziałów desantowych francuski nowy *Bajan* otrzymał, zgodnie z tradycją rosyjskiej floty, 2 działa kal. 63,5 mm Baranowskiego na podwoziu kołowym i lawecie lądowej, bowiem powstający nowy model kal. 75 mm nie został ukończony na czas. Brak danych na temat tego typu dział na okrętach powstających w Sankt Petersburgu.

Uzbrojenie uzupełniało 8 karabinów maszynowych kal. 7,62 mm Vickers-Maxim, za wyjątkiem *Admirał Makarow*, którego wyposażono w 4 jednostki tej broni.

Wzorem prototypu na krążownikach zachowano zupełnie już anachroniczne 2 podwodne stałe wyrzutnie torpedowe, umieszczone między kotłowniami nr 2 i nr 3 pod kątem 65° do lewej i prawej burty. Były to wyrzutnie kal. 450 mm dla torped wz. 1904 z głowicą bojową zawierającą 70 kg ładunku wybuchowego. Zapas torped wynosił 6 szt., w tym 2 szkolne.

Do kierowania ogniem artyleryjskim wyposażono jednostki w dalmierze optyczne Barr & Stroud o bazie 1,3 metra (szybko zastąpione przez dalmierze o bazie 2,7 metra). Dalmierze umieszczono we wieżach artyleryjskich głównego kalibru oraz we wieżycze powyżej mostka. Początkowo na *Admirał Makarow* trzeci dalmierz znajdował się we wieżycze na rufie, jednak z tej lokalizacji zrezygnowano jako niepraktycznej. Okręty posiadały również dalmierze o bazie 1,3 metra oraz 0,9 metra do celów nawigacyjnych.

Budowane w Rosji krążowniki otrzymały 3 reflektory bojowe o średnicy lustra 75 cm, z których 2 umieszczono na skrzydłach mostka, a 1 na platformie rufowego masztu. Na *Admirał Makarow* trzeci reflektor znajdował się początkowo na platformie jedyne go masztu.

Budowane w Sankt Petersburgu „ulepszone Bajany” wyposażono w niemieckie radiostacje systemu Telefunken

wyprodukowane przez zakłady Siemens-Halske.

Liczebność załóg krążowników stanowi dość niejednoznaczną kwestię. Wiadomo, że zgodnie z powszechną tendencją liczba członków załóg wzrastała, zaś roczniki flot nie podawały etatu, lecz stan faktyczny z różnych momentów. Wiadomo, że etat przewidywał pierwotnie dla jednostek rosyjskiej budowy 21 oficerów oraz 11 konduktorów (chorążych)⁵⁴, brak natomiast danych dotyczących podoficerów i marynarzy.

W przypadku *Admirał Makarow* mówi się pierwotnie o 618 osobach, w tym 23 oficerach⁵⁵, choć równocześnie inne źródła szacują tę liczbę na między 568 a 593 osoby. W przypadku *Pałłada* wymienia się 594 osoby, w tym 29 oficerów, czyli tych, którzy znajdowali się na pokładzie w momencie zatonięcia krążownika. Liczebność załogi *Bajana* (II) jest zwykle określana na 575 marynarzy i oficerów.

(ciąg dalszy nastąpi)

53. Sziorokorad AB, *Korabielnaja artillerija...*

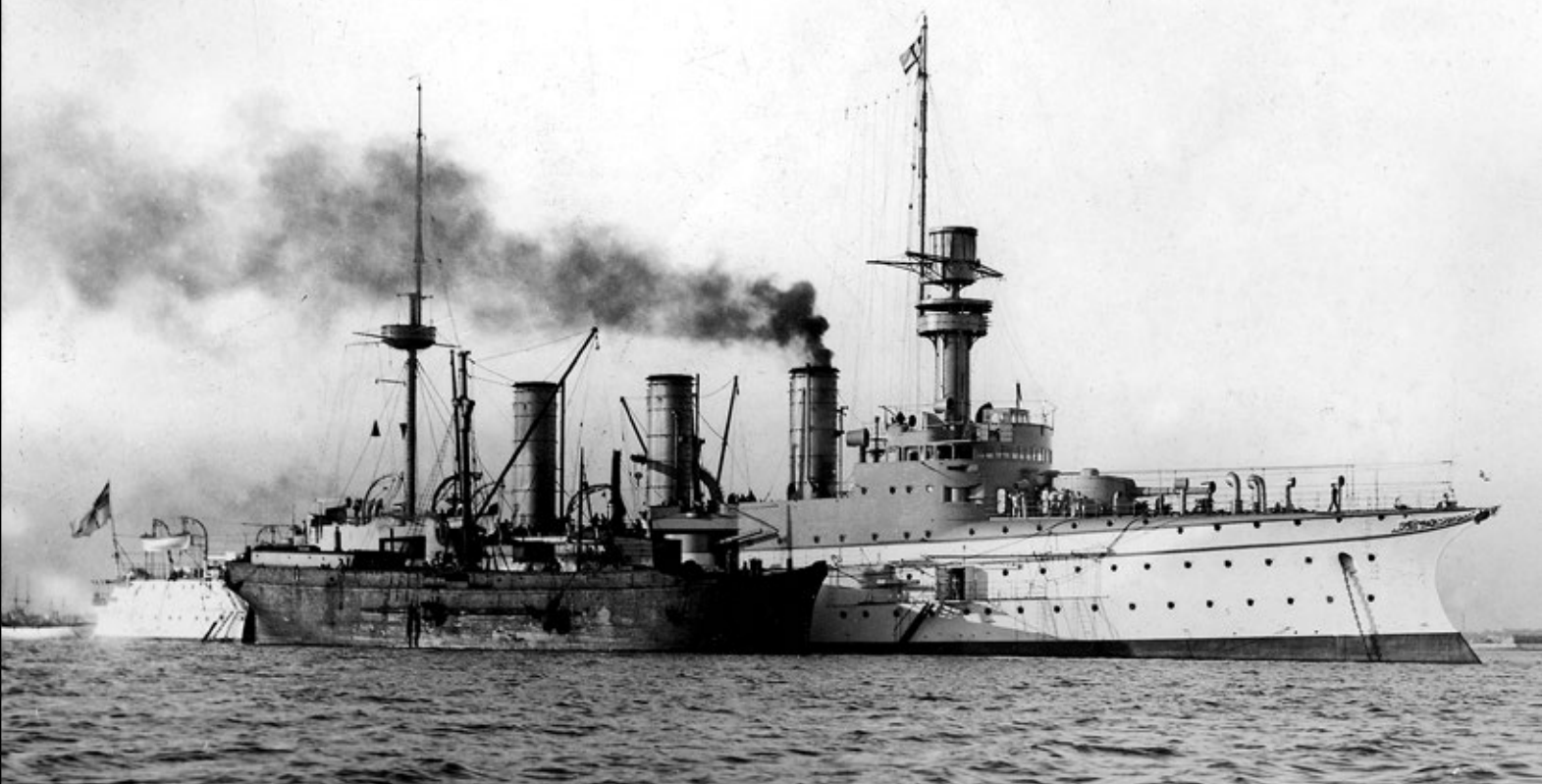
54. wg Kriestianinow WJ, Mołodcow SW, *Bronienosnyje krejsera...*

55. Winogradow S., Fiedieczkin A., *Bronienosnyj krejser Bajan...*

SUPLEMENT

Niemiecki krążownik pancernopokładowy *Hansa* typu „Victoria Louise” zakotwiczony w Hobsons Bay, maj 1901 roku.

Fot. State Library od Victoria





Pływające doki austro-węgierskiej Cesarsko-Królewskiej Marynarki Wojennej

Pływające doki są wykorzystywane do remontów i przeglądów kadłubów okrętów. Podczas gdy takie prace były wcześniej i są jeszcze dziś podejmowane na małych okrętach i jachtach poprzez przechylanie ich kadłubów na burtę, dla dużych okrętów wymagane były doki – suche względnie pływające.

Poprzednicy suchych doków byli znani w „żeglarskich” narodach od dawna. Przez przypływy i odpływy morza natura sama ofiarowywała dogodnie środki; potrzebowano tylko wysokiej wody, by popłynąć na odpowiednie miejsce, by po odpływie przeprowadzić potrzebne prace. Czas do dyspozycji często jednak był zbyt krótki, dlatego wokół okrętu budowano tamę i w ten sposób zatrzymywano wodę. Zamiast tego można było także wykopać przy brzegu dół, który przy wysokiej wodzie się nią wypełniał tak, że okręt mógł do niego wpłynąć. Przy niskim stanie wody był on pusty, a wejście, którym wszedł okręt, było zamknięte wałem ziemnym. Ta instalacja, nazywana „dokiem mułowym” (z angielskiego „muddock”) tworzyła pierwotną formę suchego doku. Podczas

dalszego rozwoju te doki były zamykane różnego rodzaju bramami.

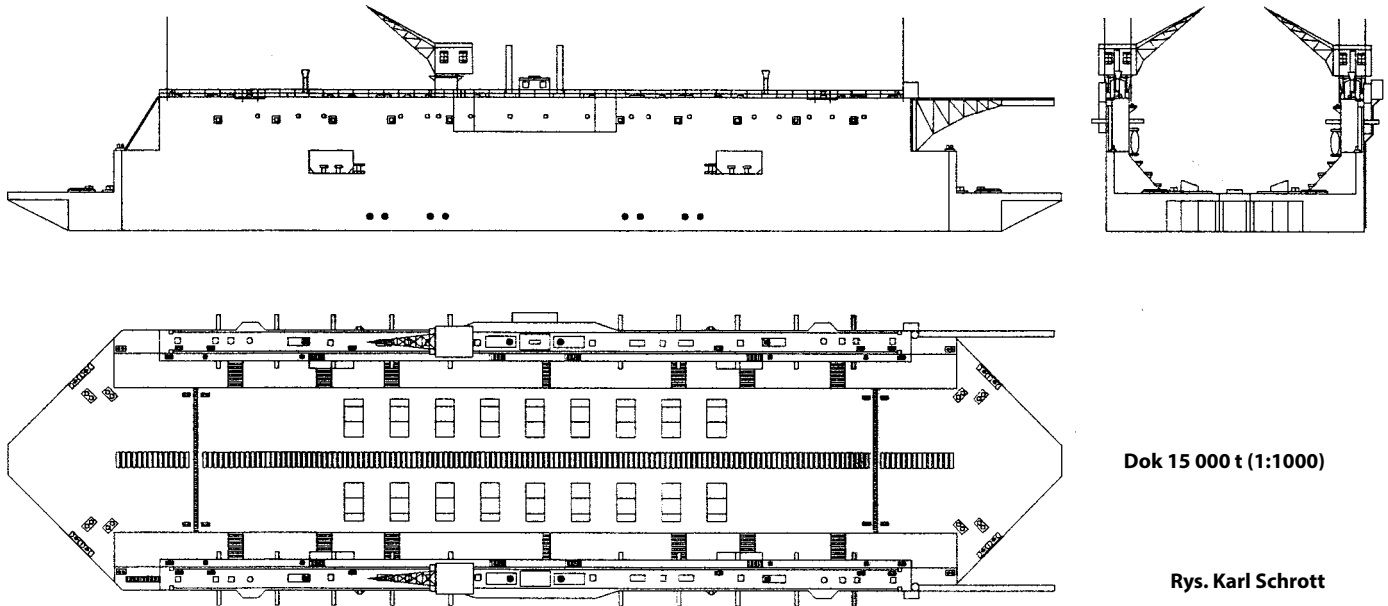
Gdy stan wody tak mocno się nie zmieniał, i dok przy niskim stanie wody mógł być pusty, musiały być zainstalowane pompy. Oprócz tego były jeszcze potrzebne pompy zęzowe, by usuwać deszczówkę, wodę wsiąkającą i użytkową. Do napełniania doku były wbudowane przy bocznych stronach głównej części doku kanały, które były zamykane przez zastawki. Do dalszego wyposażenia należały w pierwszym rzędzie tory nośne i sanie horyzontalne, następnie windy okrętowe, polery i żurawie.

Wobec tego stworzono pierwszą formę doku pływającego przez przebudowę starego angielskiego żaglowca o nazwie *Camel*. Odcięto mu rufę i zastąpiono ją wodoszczelną bramą; tak dzięki pomiarom mniejsze okręty mogły być wprowadzane do wnętrza i dokowane przez wypompowanie wody wewnątrz doku.

W roku 1785 Christopher Watson zbudował pierwszy właściwy dok pływający w formie drewnianego, zamkniętego dookoła pływające-

go kadłuba, z bramą na jednym końcu. Później, gdy w budowie okrętów zaczęto używać żelaza, powstało płytke dno, ściany boczne z prostych drewnianych pełnych wręg, i ponton z prostym dnem. Zamknięte końce i brama stały się zbędne, ponieważ tak zamknięty dok w kształcie litery U miał wystarczającą pływerność i stabilność. Szczególna korzyść tego doku pływającego polegała na tym, że pozwalał on na dokowanie okrętów, które są dłuższe od samego doku.

Naturalnie siła nośna doku pływającego musiała wzrastać krok w krok przy stale rosnącej masie oraz wyporności okrętów, i tak doszło do tego, że gdy austriacka Cesarsko-Królewska Marynarka Wojenna (CK Marynarka) wiosną 1904 roku zarządziła prace projektowe dla nowego pancernika o wyporności konstrukcyjnej 14 500 t (3 okręty typu „Radetzky”), aby sprostać planom budowy floty pozostałych wielkich potęg morskich, pojawiła się konieczność zbudowania odpowiedniego doku pływającego w morskim arsenale w Poli, ponieważ tam już istniejące doki pływające nadawały się tylko do przyjęcia mniej-



szych okrętów. Ten nowy dok był budowany według planów brytyjskiej firmy Clark & Stanfield przy stałej obecności inżyniera tej firmy z krajowego materiału i z użyciem krajowych sił roboczych na Wyspie Oliwnej (Oliveninsel, ob. Uljanik) w Poli.

Ten dok o nośności 15 000 t, stąd o oznaczeniu „15”, miał następujące dane techniczne:

- długość całkowita: 140,046 m
- długość doku: 125,220 m
- szerokość całkowita: 34,156 m
- wysokość: 17,659 m
- zanurzenie przy pustym stanie: 1,70 m
- zanurzenie maksymalne: 15,90 m

Jako materiał budowlany została użyta stal martenowska twardego rodzaju, przy czym jej większość pocho-

dziła z zakładu Assling & Jauenburg „Chorwackiego Towarzystwa Przemysłu Metalowego”, a część została dostarczona, odpowiednio do kwoty, przez węgierskie zakłady Diosgőr i Solim-Breso, jak również przez zakład Ózdi Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt.

Siła w sumie 8 pomp odśrodkowych była tak obliczona, żeby 15 000-tonowy okręt (pancerniki typu „Radetzky”) z zanurzeniem 8,38 m został podniesiony w ciągu 4 godzin, a 10 600-tonowy okręt (pancerniki typu „Erzherzog”) w ciągu 2,5 godziny. Podczas dokowania 15 000-tonowych okrętów do zatopienia doku potrzebne były około 2 godziny.

Z powodu burzliwego rozwoju i z tym związanej skokowej wielkości w budo-

wie floty wojennej, wywołanej przez Wielką Brytanię pancernikiem *Dreadnought* o wyporności konstrukcyjnej 18 110 t i maksymalnej 21 845 t, już w 1908 roku nastąpiła wraz z przetarciem na projekt pancerników o wyporności do 20 000 t, późniejszego typu „Tegetthoff” o wyporności maksymalnej ponad 20 000 t (21 334 t), budowa doku wymagająca udźwigu 22 500 t.

Ten ukończony w 1911 roku dok o numerze 22 z następującymi danymi:

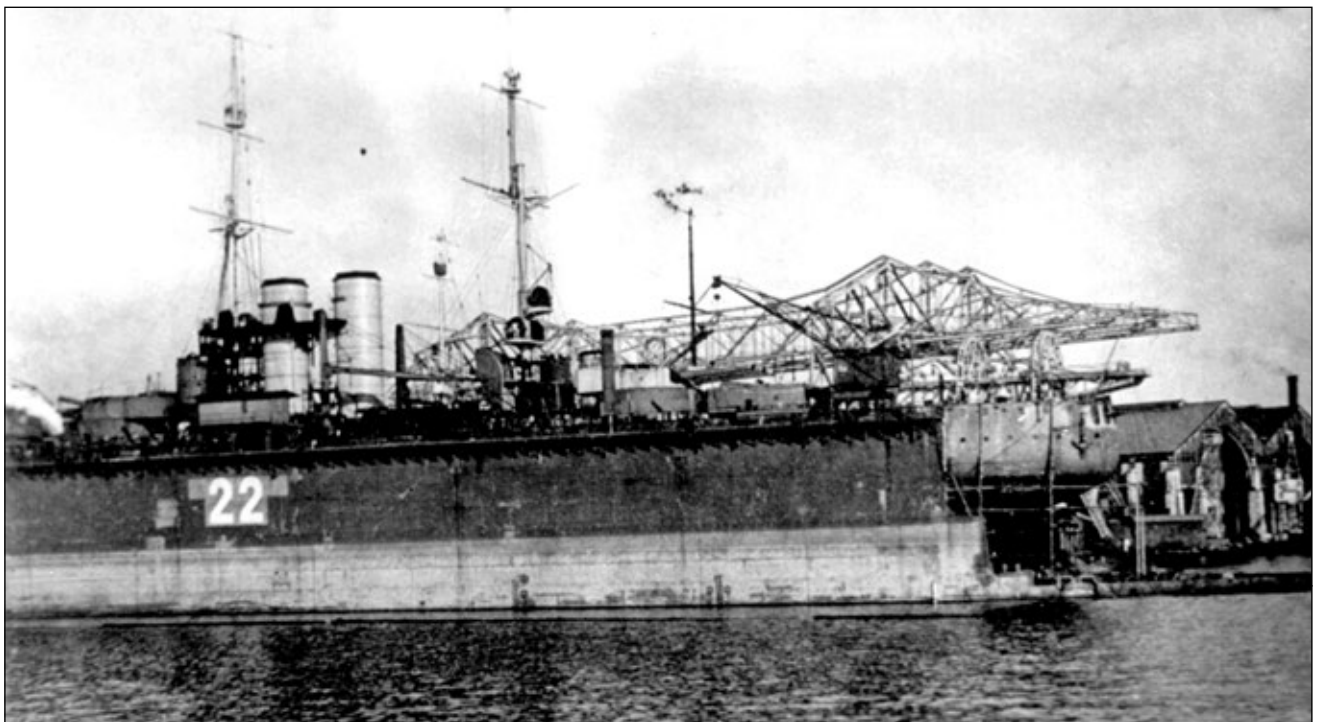
- długość: 178,156 m
- szerokość: 42,728 m
- wysokość: 18,903 m

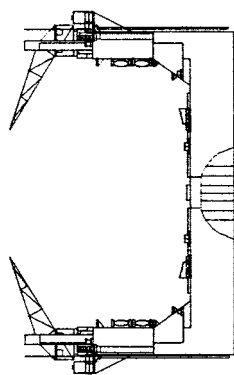
miął być największym uruchomionym przez CK Marynarkę pływającym dockiem.

Gdy w marcu 1912 roku ze strony morskiej sekcji naczelnego dowódz-

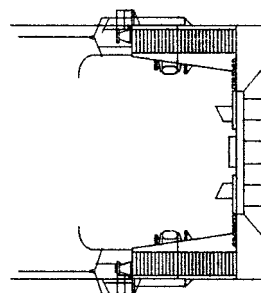
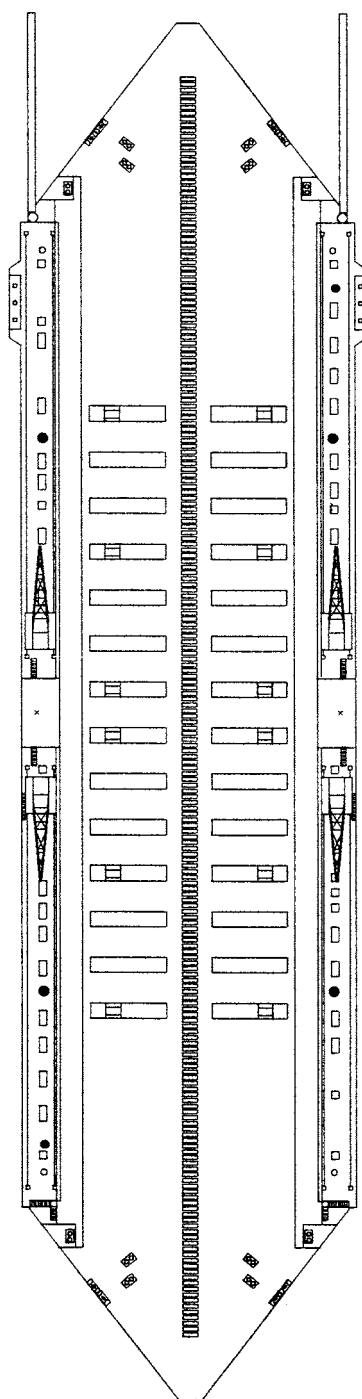
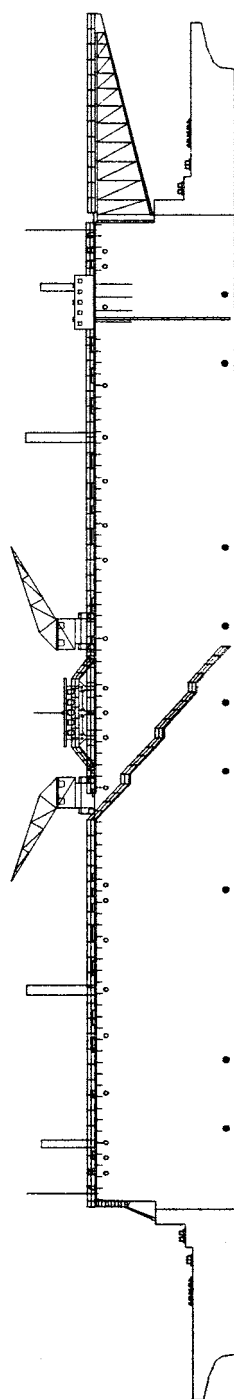
Pancernik *Szent István* w doku „22”, 1916 rok.

Fot. zbiory Ivo Marendića

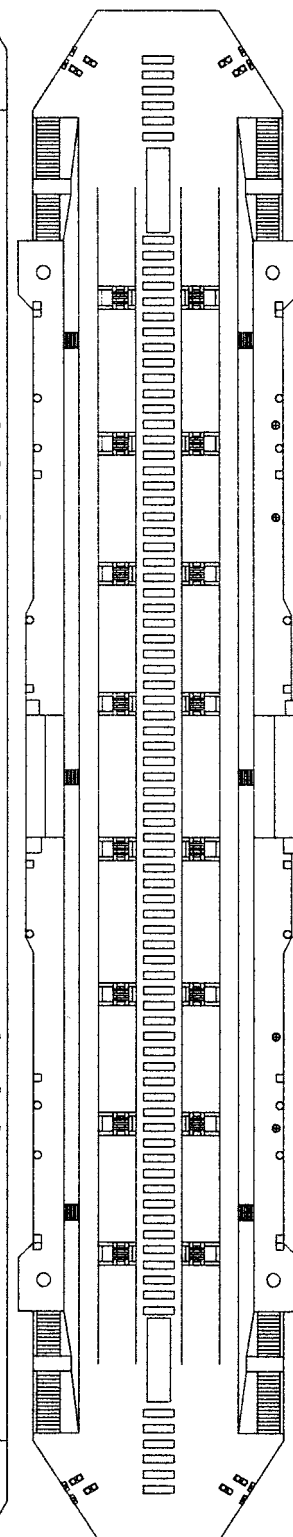
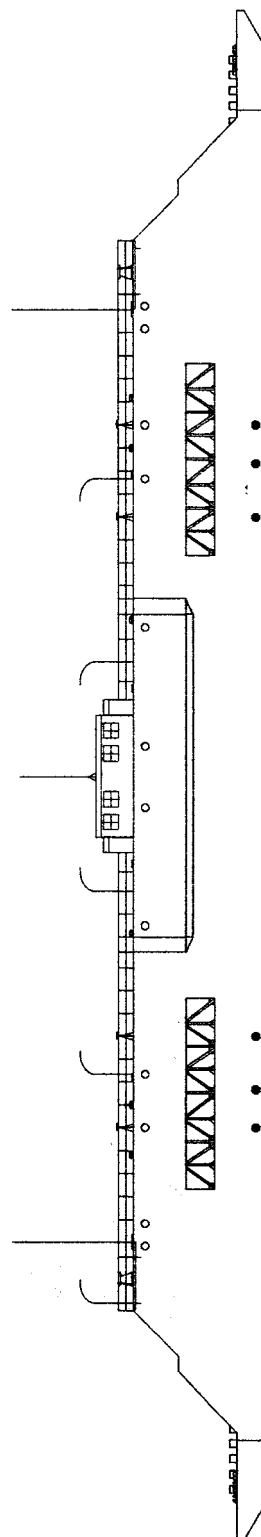




Dok 22 500 t (1:1000)



Dok „H” (1:500)



Rys. Karl Schrott

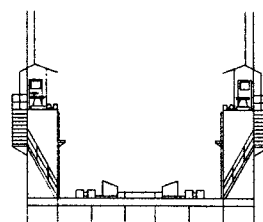
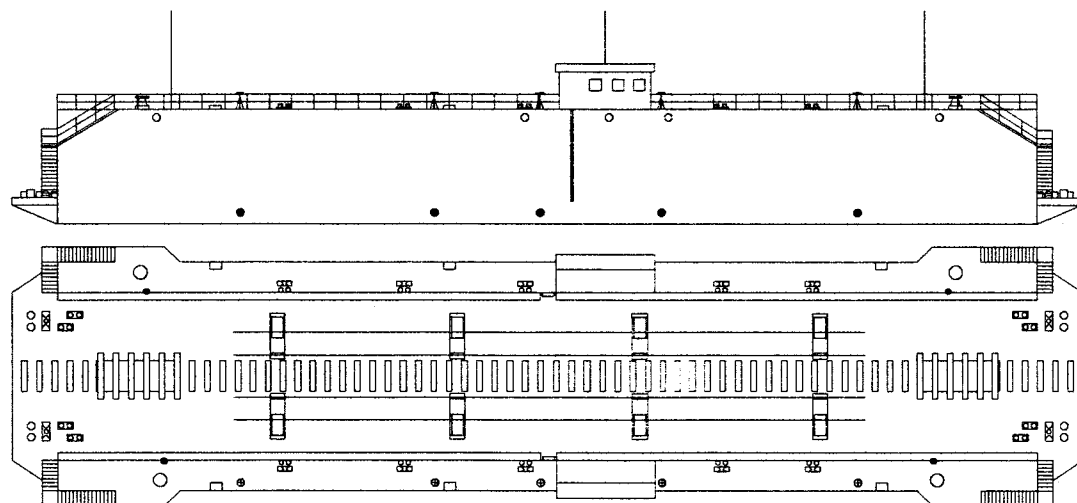
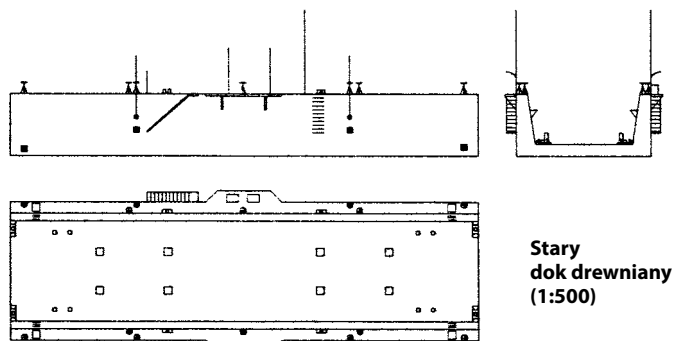
twą pojawiły się pierwsze rozważania nad nowym typem pancernika, komisja obradująca w tym celu wskazała, że znów wielkość doku powinna przekroczyć limit z powodu istotnej konieczności. Dla realizacji znajdujących się w budowie pancerników „wzmocnionego” typu „Tegetthoff” o wyporności 24 500 t był więc potrzebny nowy, jeszcze większy dok. By odpowiadać prawdopodobnemu dalszemu zwiększe-

niu przyszłych pancerników dano stąd w 1913 roku zlecenie stoczni Blohm & Voß w Hamburgu zezwolenie na budowę 40 000-tonowego doku pływającego (długość 211,10 m, szerokość 51,20 m), który wprawdzie został ukończony, jednak do wydania go CK Marynarce nie doszło.

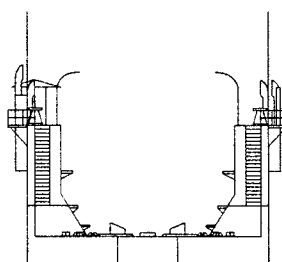
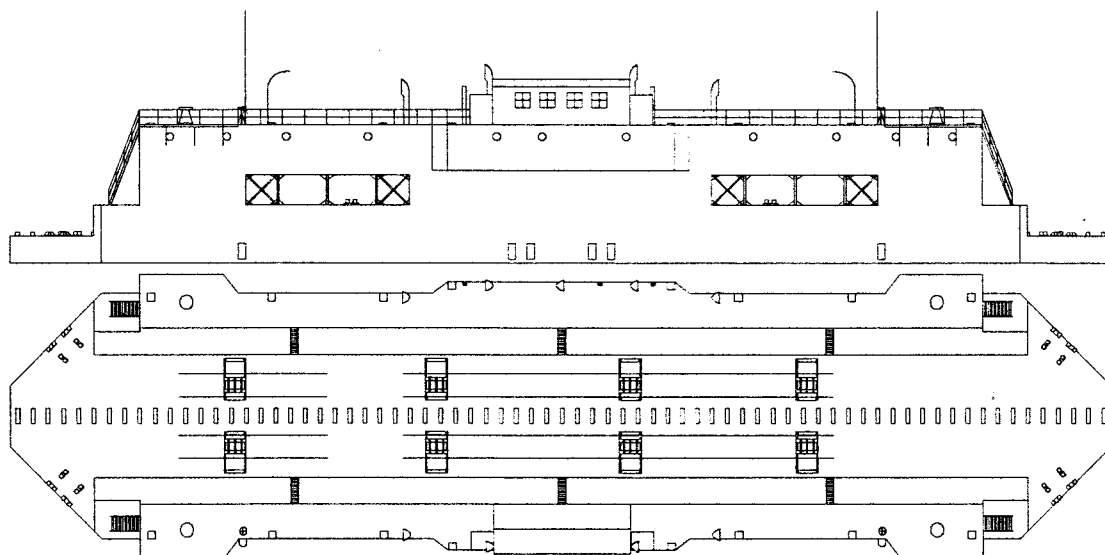
Oprócz obu opisanych doków CK Marynarka posiadała 4 dalsze własne doki pływające o oznaczeniach litero-

wych „F” (dla okrętów), „K” (dla małych okrętów), „T” (dla torpedowców) i „H” (dla jednostek drewnianych). Te doki zostały zbudowane w latach 1854-1913, a ich długość wynosiła między 100,55 a 72,50 m, szerokość 33,02 a 16,20 m, jak również wysokość między 12,80 a 9,10 m. Ich nośność wynosiła od 500 do 2500 t. Odrębnością stało się zlecenie dopiero w przeciągu wojny praskim zakładom Prager Maschinenbau AG Smichov budowy 1500-tonowego doku ratowniczego dla okrętów podwodnych o wymiarach 133,5 x 22,5 x 15,5 m, który jednak już nie został ukończony.

Szczególnie po przystąpieniu Włoch do wojny rosnące znaczenie bazy marynarki wojennej w Zatoce Kotorskiej, zwłaszcza dla lekkiej floty wojennej, wymagało przeniesienia tam doku. Tak 21 września 1915 roku zostały wynajęte 1300-tonowy dok pływający

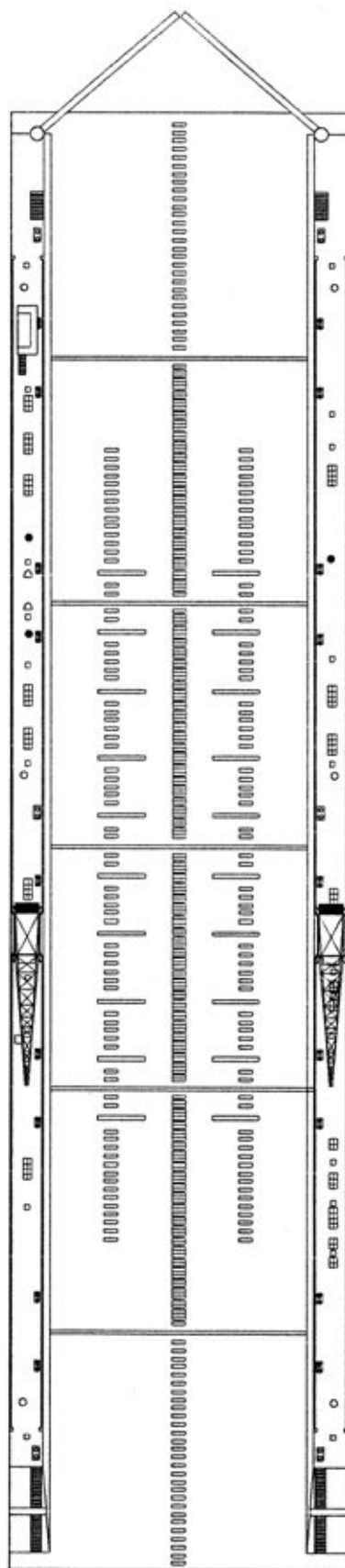


Dok „K” 500 t (1:500)



Dok „T” (1:500)

Rys. Karl Schrott



Dok 40 000 t (1:1000)

Rys. Karl Schrott

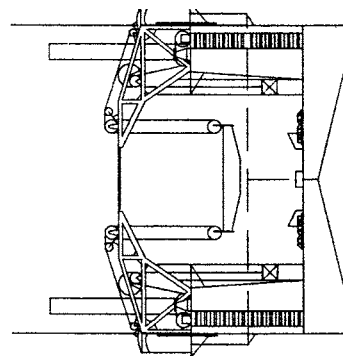
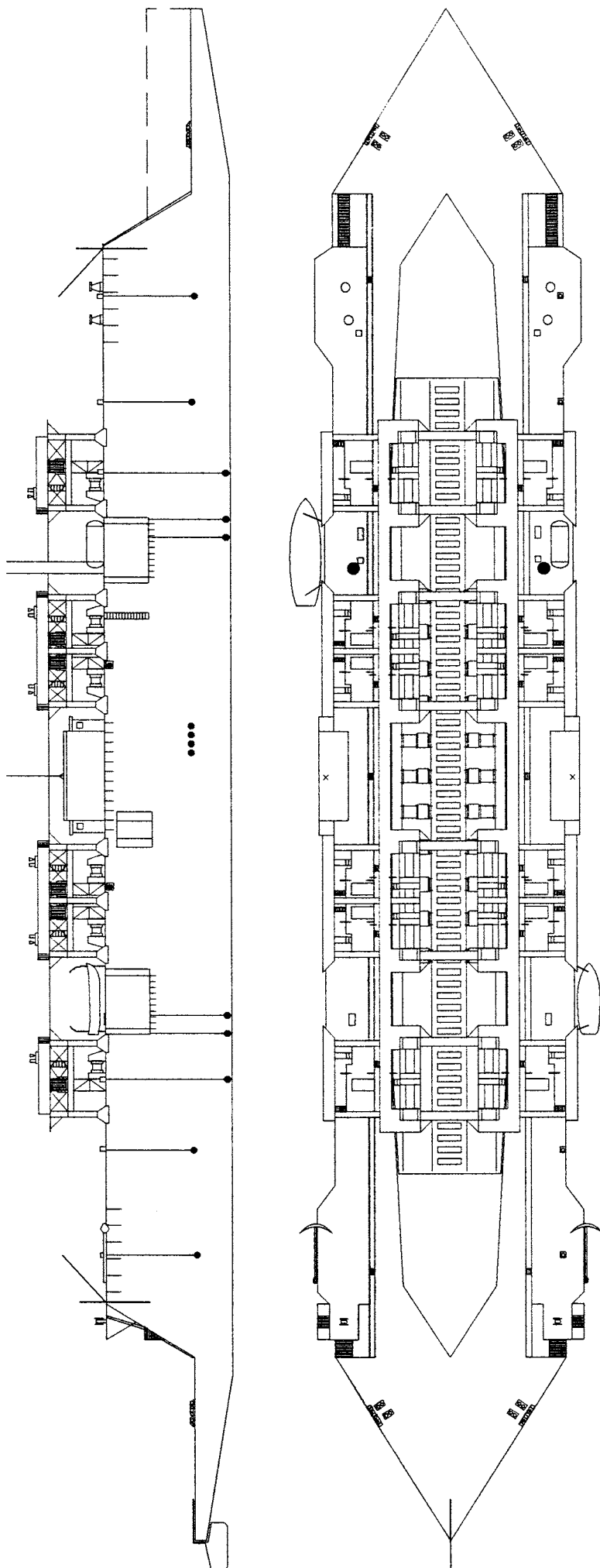
(dok nr III) ze stoczni Cantiere Navale Triestino w Monfalcone (Triest), a 24 września 1915 roku również 1300-tonowy dok pływający ze stoczni Whitehead w Rijeci (Fiume), i przeholowane do Zatoki Kotorskiej, gdzie ten ostatni po uciążliwym rejsie (wejście na mieliznę 25 września podczas silnego południowo-wschodniego sztormu koło Kosara i naprawa do 29 września) przybył 2 października.

Ze względu na planowaną dalszą rozbudowę floty podwodnej wiosną 1918 roku zażądano kolejnych 2 doków pływających. W tym celu spółka budowy doków (Dockbaugesellschaft) w Lubecie dostarczyła części, które transportem kolejowym zostały przewiezione do Rijeki (Fiume). Montaż następował w tamtejszej stoczni Danubius. Do końca wojny oba doki były gotowe w około 75%.

Już wspomniany, budowany w stoczni Blohm & Voss w Hamburgu 40 000-tonowy dok powstawał w 6 sekcjach z numerami budowy 222 - 227. Wodowanie poszczególnych sekcji nastąpiło: nr 222 - 21 marca 1914, nr 223 - 30 czerwca 1914, nr 224 - 10 października 1914, nr 225 - 25 stycznia 1915, nr 226 - 4 września 1914 i nr 227 - 18 maja 1915 roku. Wszystkie pompy i maszyny pomocnicze dysponowały już napędem elektrycznym.

Dok uniknął powojennej alianckiej reparacji, ponieważ jeszcze we właściwym czasie przed traktatem wersalskim została zawarta umowa jego sprzedaży do stoczni Wilton w Rotterdamie. Dok dotarł w dość dramatyczny sposób do Rotterdamu. Był on ciągnięty w lipcu 1920 roku przez holowniki morskie *Olymp*, *Humber*, *Schelde* i *Seline* od przodu, jak również przez *Donau*, *Vulcan* i *Gladiator* od rufy nocą o godzinie 02:30 z ujścia Łaby, chociaż już o tym czasie odświeżył się południowo-zachodni wiatr o sile 7-8 stopni. Jednak właśnie ta pogoda dawała najlepszą szansę ucieczki przed jeszcze krążącymi w ujściu rzeki brytyjskimi niszczycielami, które podejrzliwie pilnowały przestrzegania alianckich postanowień o reparacji. Nie było pewne, czy Brytyjczycy sprzedaż doku do stoczni Wilton faktycznie uznałyby za zgodną z prawem.

Jednak dzięki złej pogodzie ten olbrzymi holowany obiekt udał się niepostrzeżenie na Morze Północne. Ale



Dok dla okrętów podwodnych (1:500)

Rys. Karl Schrott

tam falowanie stało się tak duże, że przy wziernikach bocznych skrzyń doku dostrzegalne były znaczne wygięcia. Dok unosił się mocno po obu bokach i ciągnął do siebie holowniki. Sztorm osiągnął moc 10 stopni. Kierujący zespołem holowników zdecydował się rzucić hole ciągnące dok. Z 10 000 t wody w kadłubie jego położenie stało się stabilniejsze, dryf się zmniejszał.

Jednak zespół holowniczy włókł się całkiem powoli dalej. Także następnego dnia panował jeszcze sztorm o sile 10 stopni, zmniejszając się stopniowo do 8. Znowu dok przegłębiał się na rufę o 50 cm. Gdy minięto latarniowiec *Borkumriff*, dok został wypompowany. Wchodzono wprawdzie w lepszą pogodę, niestety jednak także czasowo w pole minowe. Przez sztorm rozwiązały się pale w przedziałach pontonowych, które musiały być wbijane kafarem. W końcu dok osiągnął Nieuwe Waterweg i mógł być teraz zaciągnięty przez 9 holowników do przewidzianego miejsca cumowania. ●

**Tłumaczenie z języka niemieckiego
Rafał Mariusz Kaczmarek**

Bibliografia

„N”: *Konstruktion und Einrichtung des neuen stählernen Schwimmdocks von 15 000 t Hebekraft zu Pola in Mittheilungen aus dem Gebiet des Seewesens*. Nr. 7/1904.

K.u.k. Seearsenal: *Die Flottanten der k.u.k. Kriegsmarine Pola – Deckleitung*: Inventarliste 1916.

Aichelburg Wladimir: *K.u.k. Flotte 1900-1918*. Wien/Hamburg 1998.

Siehe Erwin F.: *Zeittafel der maritime Kriegereignisse der k.u.k. Kriegsmarine 1914-1918*. Wien o. J.

Materialy z: Österreichischen Staatsarchiv/Kriegsarchiv Wien.

Prager Hans Georg: *Blohm & Voss*. Herford 1977.



Powrót Mayflower, czyli destroyery kontra U-booty

O ile udział amerykańskich niszczycieli oraz niszczycieli eskortowych w Bitwie o Atlantyk podczas Drugiej Wojny Światowej jest ogólnie zainteresowanych sprawami wojennomorskimi znany przynajmniej w zarysie, to wysiłek niszczycieli U.S. Navy w walce z niemieckimi okrętami podwodnymi w czasie „Wielkiej Wojny” ginie w mrokach niepamięci, co właśnie czyni rzecz godną przywołania.

Pierwsze niszczyciele U.S. Navy

Nim zostanie przedstawiony udział amerykańskich niszczycieli w walce z podwodnymi korsarzami Kajzera zasadnym jest wprawdzie poświęcić tym pierwszym kilka słów. Mianowicie niszczyciele (ang. *destroyers*, l.p. *destroyer*) zostały wprowadzone do U.S. Navy wraz z wejściem do służby okrętów typu „Bainbridge”. Były to stosunkowo niewielkie jednostki o wyporności około 430 ton napędzane klasycznymi maszynami tłokowymi, co pozwalało na rozwinięcie prędkości około 28-29 węzłów. Uzbrojenie składało się z dwóch armat 3-calowych (kal. 76,2 mm) uzupełnianych przez pięć 6-funtówek (kal. 57 mm) oraz

dwie wyrzutnie torped. Następnie zbudowano jeszcze pewną liczbę podobnych niszczycieli – typy „Hopkins”, „Lawrence” i „Truxtun” (dwa pierwsze czasami zaliczane jako podtyp do typu „Bainbridge”). Łącznie pierwsza generacja amerykańskich niszczycieli obejmowała szesnaście jednostek wymienionych typów.

Kolejnym ogniwem w łańcuchu rozwoju amerykańskich niszczycieli była obejmująca kilka podobnych typów seria licząca dwadzieścia sześć jednostek noszących wspólne miano „flivvers”, co wówczas było w Ameryce żargonowym określeniem boksera wagi lekkiej, albo też lekkiego, a przy tym niezbyt solidnej budowy samochodu. Były to pierwsze amerykańskie niszczyciele z napędem turbinowym – pięć pierwszych z kotłami opalanymi węglem, a pozostałe paliwem płynnym. Okręty tego typu wypierały ponad 700 ton, a ich uzbrojenie składało się z baterii pięciu dział 3-calowych (kal. 76,2 mm) oraz wyrzutni torped. Jednostki te pierwotnie określano jako pierwsze oceaniczne (ocean going) niszczycie-

le amerykańskiej floty, choć miano to ostatecznie przypadło kolejnemu typowi niszczycieli, który swymi charakterystykami zdeklasował „flivvers”.

Następnie U.S. Navy zasiłowały okręty powszechnie uważane za pierwsze amerykańskie prawdziwie duże niszczyciele. Jednostki te pochwalić się mogły silnym uzbrojeniem składającym się, prócz wyrzutni torped, z czterech dział 4-calowych (kal. 102 mm) o długości lufy 50 kalibrów, które wówczas były uważane za bardzo udane. Okręty te zyskały w literaturze kilka określeń między innymi „thousand tonners” czyli „tysiąctonowe”, co z grubsza odpowiadało ich wyporności, lub też ze względu na uskok kadłuba i pokładu „broken deckers” czyli „złamano pokładowce”, określenie tym bardziej trafione, że kolejny typ amerykańskich niszczycieli, chyba jeden z bardziej znanych, miał gładki pokład i tak też był określany to jest „flush decker” – typ ten miał też inne określenia np. „four stackers” czyli „czterokominowce” (może to być o tyle mylące, że wcześniejsze typy też miały cztery ko-

miny) lub też humorystycznie „four pipers”, co oznacza „czterofajkowce” (określenie to szczególnie upodobał sobie nieodżałowany Zbigniew Flisowski). Wracając jeszcze do „tysiąc tonowych”, których zbudowano łącznie dwadzieścia sześć, odnotować się godzi, że podczas „Wielkiej Wojny” to na nich właśnie spoczął główny ciężar walki z U-bootami, przynajmniej jeśli chodzi o amerykańskie niszczyciele.

Pisząc o okrętach nie sposób pominąć uzbrojenia. Wspomniano już o działach i wyrzutniach torped. Jednak w walce z U-bootami na pierwszy plan wysuwały się bomby głębinowe. W czasie Pierwszej Wojny Światowej U.S. Navy przyjęła do uzbrojenia cztery typy bomb głębinowych oznaczone Mark 1 do 4. Pierwsza konstrukcja była niezbyt udana, posiadała słaby ładunek bojowy bawełny strzelniczej, za wodny był też mechanizm zapalnika. Mark 2 oparty konstrukcyjnie na brytyjskim typie D był już o wiele skuteczniejszym środkiem walki – za ładunek bojowy służył mu trotyl, a detonował go zapalnik hydrostatyczny. W kolejnych typach bomb głębinowych dokonano dalszych ulepszeń. Użyciu tej broni służyły grawitacyjne zrzutnie bomb głębinowych na rufie oraz ustawiane na pokładzie miotacze. Te drugie zwane były Y-guns (działa Y), gdyż ich dwie krótkie lufy oraz podstawa tworzyły literę Y. Za pomocą ładunku prochowego możliwe było równoczesne wystrzelenie dwóch bomb głębinowych, po jednej ku każdej z burt.

Powrót *Mayflower* czyli z odsieczą dla macierzy

Gdy wiosną 1917 r., USA przystąpiły do wojny sytuacja aliantów była trudna i wiazali oni duże nadzieje na szybką i konkretną pomoc od nowego sojusznika. O ile zorganizowanie i wyekspediowanie znacznych sił lądowych wymagało czasu, to okręty ze składu U.S. Navy można było wysłać na drugą stronę Atlantyku stosunkowo szybko. Tak też uczyniono, przy czym w pierwszej kolejności, by stawić czoła „Hunom” skierowano niszczyciele, jako najbardziej przydatne w walce z niemieckimi okrętami podwodnymi, które wówczas stanowiły największe zagrożenia dla Wielkiej Brytanii, ale również dla amerykańskich dostaw i oddziałów armijnych mających

wkrótce na pokładach statków prze-mierzyć Atlantyk.

Jako pierwsze do irlandzkiego portu Queenstown (niepodległość Irlandii spowodowała przywrócenie miastu jego dawnej nazwy Cobh) w dniu 4 maja 1917 r. zawinęło sześć amerykańskich niszczycieli „tysiąctonowych”, a mianowicie *Conyngham*, *Davis*, *McDougal*, *Porter*, *Wadsworth* (flagowy) oraz *Wainwright*, którymi dowodził Commander Joseph Knefler Taussig. Wydarzenie to zostało między innymi upamiętnione obrazem „The Return of the Mayflower”, który namalował Bernard Finegan Gribble.

Dzieło to i jego przesłanie zasługuje na kilka słów komentarza. Mianowicie obraz ukazuje nadpływające w kolumnie amerykańskie niszczyciele oraz witających je miejscowych rybaków. Podczas gdy ci drudzy są w cieniu, co symbolizuje ich trudną sytuację, to przez „okno” w chmurach słońce oświetla Amerykanów – znak przynoszonej przez nich nadziei i perspektywy poprawy. Warto przy tym zauważyć, że sto lat temu związek USA z krajami „starego świata” był w Ameryce o wiele żywszy aniżeli obecnie. Przykładowo o Wielkiej Brytanii (czasem zawężając do samej Anglii) pisano niejednokrotnie z dużej litery Mother Country, co można przetłumaczyć jako kraj macierzysty lub krótko macierz. Często też nawiązywano do Francji wskazując na wyrastający z tych samych źródeł republikański charakter USA i ojczyzny Voltaire’a. Dlatego też wybór tytułu dla obrazu nie był przypadkowy. Tak jak angielscy koloniści – pielgrzymi przybyli w 1620 r. na żaglowcu *Mayflower* do Ameryki, tak po bez mała trzystu latach Amerykanie powracali z odsieczą dla swej wyspiarskiej macierzy.

Wracając do nowo przybyłych amerykańskich niszczycieli, na pytanie brytyjskiego admirała kiedy będzie gotowy Commander Taussig miał odpowiedzieć, że jest gotów teraz, to jest jak tylko zakończy pobieranie paliwa – w oryginalnym brzmieniu: We are ready now, sir, that is, as soon as we finish refueling. Biorąc pod uwagę, że Amerykanie właśnie przemierzali ocean, a przy tym Brytyjczycy patrzyli na Amerykanów z pewną dozą wyższości, odpowiedź ta zrobiła na oficerach RN i postronnych obserwatorach duże

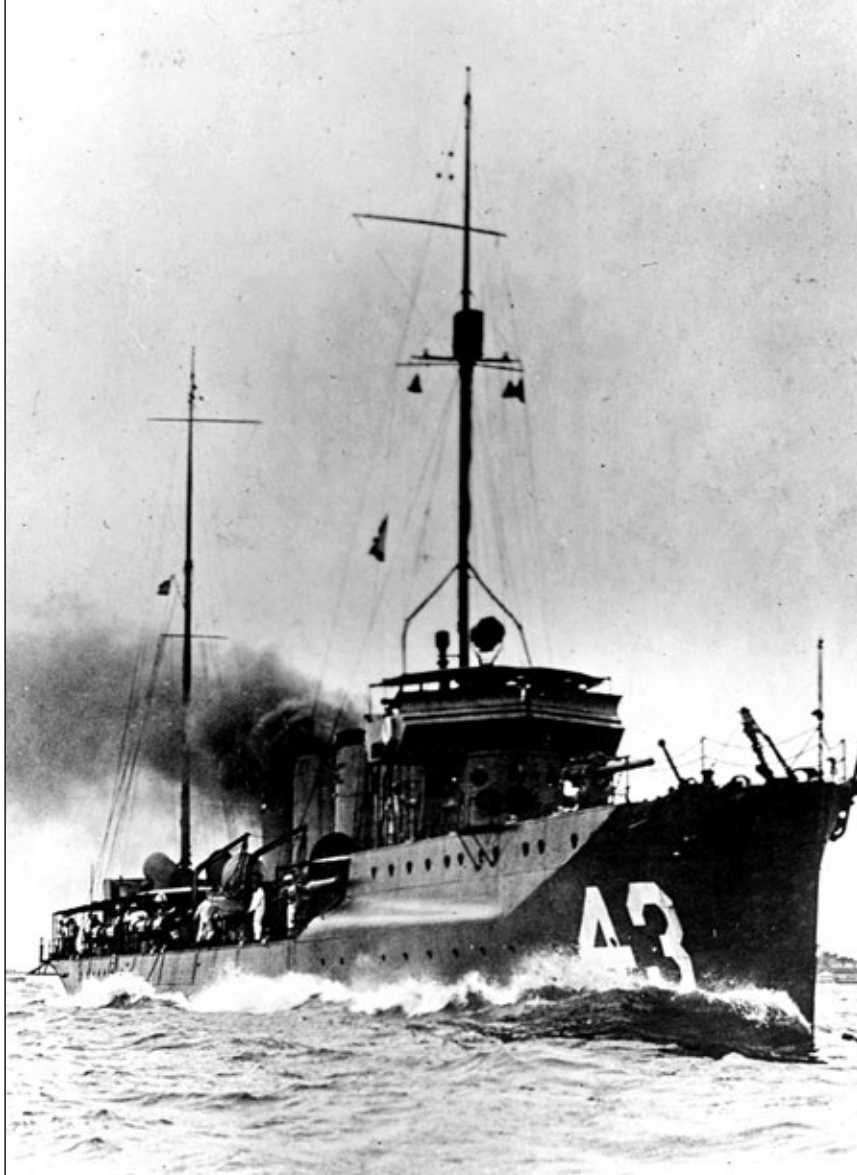
wrażenie. Niebawem do Queenstown przybyły kolejne niszczyciele oraz inne jednostki U.S. Navy. Ponadto amerykańskie niszczyciele działały również z Brestu na francuskim wybrzeżu atlantyckim. W rzeczy samej mając na względzie liczbę operujących stamtąd okrętów, z początkiem 1918 r. to właśnie Brest stał się *de facto* główną bazą atlantyckich sił ZOP U.S. Navy. Dowództwo tamże sprawował pierw Rear Admiral William B. Fletcher a następnie Vice-Admiral Henry B. Wilson. Dodatkowo amerykańskie niszczyciele operowały również z Gibraltaru (d-ca Rear Admiral Albert P. Niblack), lecz było to niewiele jednostek, w większości starszych typów.

Zasadnym jest jeszcze dodać, że amerykańskie niszczyciele pod względem organizacyjnym i taktycznym były zgrupowane w dywizjonach (Divisions) liczących pięć – sześć okrętów. Przy tym wszystkie jednostki typów „flivver” oraz „thousand tonner” przydzielono do Floty Atlantyckiej (Atlantic Fleet). Niszczycielom U.S. Navy na wodach europejskich gros czasu pochłaniała żmudna i monotonna służba patrolowa oraz eskortowa. Starcia z wrogiem były stosunkowo rzadkie, co jednak w niczym nie zmniejszało ani ich dramatyzmu, ani zaciętości, o czym poniżej.

Pierwsza krew

Do pierwszego „prawdziwego” starcia między amerykańskim destroy-erami a niemieckimi U-bootami doszło w dniu 15 września 1917 r. kiedy to o godzinie 13:30 około 20 mil morskich od latarni morskiej Mine Head z pokładu niszczyciela *Cassin* (d-ca Lieutenant Commander W. N. Vernon) dostrzeżono okręt podwodny. Wykrytą jednostką był *U 61* (d-ca Kapitänleutnant Victor Dieckmann) – Niemcy również zauważyli przeciwnika i postanowili skryć się pod wodą. Jednak po około godzinie okazało się, że Amerykanów nie tak łatwo jest „zgubić”, wobec czego dowódca U-boota zdecydował się podjąć walkę.

Niemiecki okręt podwodny niepostrzeżenie zajął dogodną pozycję do ataku torpedowego i odpalił pojedyncze „cygaro”. Amerykanie zauważyli torpedę gdy zbliżyła się już do ichniego okrętu na mniej aniżeli 300 metrów. Widząc zmierzający ku nim podwod-



Niszczyciel *Cassin* w dziobowym ujęciu z 1916 roku.

Fot. NH&HC

ny pocisk jeden z podoficerów Gunner's Mate First Class Osmond Kelly Ingram pobiegł na rufę aby zwolnić znajdujące się tam bomby głębinowe i tym samym oddalić niebezpieczeństwo ich wybuchu gdy nastąpi nieuchronne, co było oczywistym, trafienie. Nim zdołał tego dokonać torpeda ugodziła w rufę niszczyciela powodując również eksplozję znajdujących się tamże bomb głębinowych. Skutkiem tego skrajna część rufy okrętu wraz z urządzeniami sterowymi praktycznie została zniszczona, przy tym Ingram poległ, a dziewięciu innych amerykańskich marynarzy zostało rannych. Jednak, co ważne, śruby okrętu nie uległy zniszczeniu, dzięki czemu *Cassin* pozostał w ruchu.

Zapewne sądząc, że poważnie uszkodzony niszczyciel będzie można łatwo „dobić” Niemcy wynurzyli się. Jednak Amerykanie nie zamierzali „tanio sprzedać skóry”. Gdy tylko U-boot pojawił się na powierzchni działa niszczyciela otworzyły ogień. Zanim nieprzyjaciel-

ski okręt podwodny znów się zanurzył artylerzyści zdołali oddać cztery strzały twierdząc przy tym, że jeden okazał się celny trafiając w kiosk okrętu podwodnego. Amerykańskie źródła starcie to przedstawiają jako „pierwsze zwycięstwo U.S. Navy” („the first victory for the United States Navy” – tak dosłownie w wielu źródłach) jednak Amerykanie raczej tylko wyszli z opresji obroną ręką i w najlepszym razie był to remis ze wskazaniem na Niemców. Dalszy przebieg wypadków był taki, że *U 61* oddalił się w zanurzeniu, zaś amerykański niszczyciel wezwał pomoc drogą radiową. Wkrótce na miejsce zdarzenia przybyły amerykańskie i brytyjskie okręty, a następnego dnia *Cassin* został odholowany przez brytyjski ślup *Snowdrop*. Wybiegając w przyszłość dodać warto, że po remoncie *Cassin* wrócił do służby, natomiast *U 61* został w dniu 26 marca 1918 r. zatopiony przez ścigacz okrętów podwodnych *PC 51*, lub też zaginął bez wieści z nieznanych przyczyn jak chcą inne źródła.

Godzi się jeszcze odnotować, że Osmond Kelly Ingram był pierwszym marynarzem U.S. Navy poległym po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny. Za swój niewątpliwie bohaterski czyn został odznaczony Medalem Honoru Kongresu (ang. *Congressional Medal of Honor* w pol. lit. często skrótowo – Medal Honoru); jest to najwyższe odznaczenie wojskowe w Stanach Zjednoczonych. Poza tym jeszcze jego imieniem nazwano jeden z nowych (wówczas rzecz jasna) niszczycieli „gładkopokładowców” oraz park w mieście Birmingham (stan Alabama). Ingram nie ma grobu, jego ciało pozostało w morzu, ale nazwisko, wraz z nazwiskami 563 innych zaginionych lub nie posiadających grobu Amerykanów wyryto na jednej ze ścian kaplicy Brookwood American Cemetery and Memorial (amer. cmentarz i pomnik w miejscowości Brookwood ang. hrabstwo Surrey).

Pierwsze zwycięstwo

Pierwsze prawdziwe zwycięstwo niszczycieli U.S. Navy nad niemieckim okrętem podwodnym miało miejsce w dniu 17 listopada 1917 r. Tego dnia płynące w eskorcie konwoju OQ-20 amerykańskie niszczyciele *Fanning* (d-ca Lieutenant Commander Arthur S. Carpender) oraz *Nicholson* (d-ca Lieutenant Commander Frank Berrien) starły się z *U 58* (d-ca Kapitänleutnant Gustav Amberger), co zakończyło się zatonięciem ostatniego z wymienionych.

Do wykrycia „podwodnego pirata” doszło dzięki temu, że z pokładu *Fanning* jeden z podoficerów Coxswain Daniel David Loomis dostrzegł peryskop U-boota, gdy ten zajmował pozycję do ataku torpedowego na płynący w konwoju parowiec *Welshman*. Znajdujący się wówczas na pomoście niszczyciela Lieutenant William O. Henry rozkazał dokonać zwrot i zaatakować wykryty okręt podwodny. Tak więc *Fanning* obrzucił U-boota bombami głębinowymi, a drugi atak tą bronią przeprowadził *Nicholson*, który w międzyczasie włączył się do walki. Co najmniej jedna bomba głębinowa rzucona w pierwszym ataku rozerwała się w bezpośredniej bliskości *U 58* powodując szereg uszkodzeń i zmuszając Niemca do wyjścia na powierzchnię. Pechowa dla siebie

U-boot wynurzył się między amerykańskimi okrętami, tak, że niemal od razu znalazł się w ich krzyżowym ogniu: *Fanning* strzelał z działa na rufie, zaś z armaty na dziobie prowadził ogień *Nicholson*. Co najmniej jeden pocisk drugiego z amerykańskich okrętów okazał się celny.

Zaistniała sytuacja była beznadziejna i Kapitanleutnant Amberger zdecydował poddać swój okręt. Wobec tego Amerykanie przerwali ogień i podeszli by zdjąć załogę, ale przejąć samego okrętu nie zdołali, bowiem Niemcy otwarli zawory denne i U-boot szybko się pogrążył. *U 58* zatonął na pozycji 51°37'N i 8°12'W (podawana w niektórych źródłach pozycja 51°32'N, 05°21'W wydaje się błędna) ze stratą 2 członków załogi. Amerykanie uratowali, zarazem biorąc do niewoli 38 Niemców.

Warto jeszcze odnotować, że zarówno Lieutenant Henry jak też Coxswain Loomis zostali odznaczeni Krzyżem Marynarki (*Navy Cross*) będącym odznaczeniem wojskowym wówczas trzecim w hierarchii po Medalu Honoru Kongresu (*Congressional Medal of Honor* – patrz wyżej) oraz Medalu za Wybitną Służbę (*Distinguished Service Medal*), a obecnie, po odwróceniu hierarchii przez Kongres w 1942 r., drugim odznaczeniem po Medalu Honoru.

Ze starć z U-bootami, choć nie doszło przy tym do zatopienia, war-

to jeszcze wspomnieć o potyczce w dniu 5 września 1918 r. Tego dnia, około 170 mil morskich od atlantyckiego wybrzeża Francji niemiecki okręt podwodny *U 82* zaatakował amerykański transportowiec *Mount Vernon* (był to zarekwirowany niemiecki transatlantyk *Kronprinzessin Cecilie*). Wprawdzie podwodne niebezpieczeństwo zostało dostrzeżone, jedno z dział transportowca otwarło ogień i wykonano zwrot, lecz nie zdołano uchylić się od ciosu – wystrzelona przez u-boota torpeda ugodziła w prawą burtę Amerykanina. *Mount Vernon* przyjął ten cios i choć uszkodzony, to jednak nie tonął, zaś Niemcy nie mieli sposobności do „poprawki”, bowiem w międzyczasie sytuacja uległa radykalnej zmianie.

Oto bowiem do akcji wkroczyły stanowiące eskortę amerykańskie niszczyciele *Winslow*, *Conner*, *Nicholson* oraz *Wainwright*. Tak więc Niemiec z myśliwego zamienił się w zwierzynę i musiał salwować się ucieczką. Wprawdzie nie udało się przy tej okazji zatopić U-boota, to jednak podwodny napastnik został skutecznie odpędzony. Tym samym nie miał sposobności do powtórzenia ataku torpedowego na już uszkodzony transportowiec. Dlatego też uprawniona wydaje się teza, że wkroczenie do akcji amerykańskich niszczycieli uratowało *Mount Vernon* przed zatopieniem.

Pierwsza strata

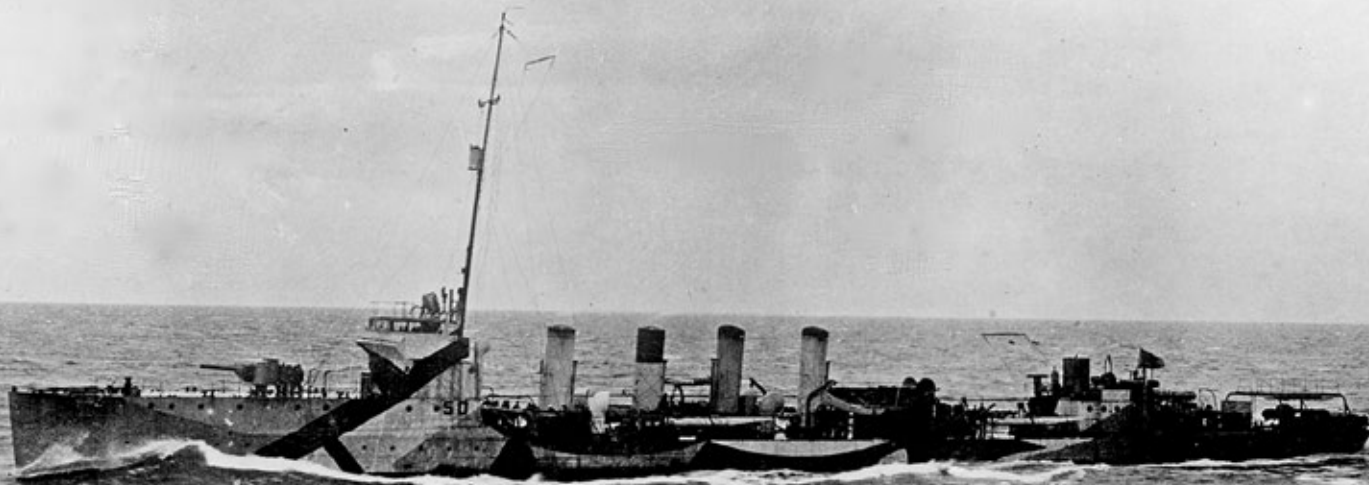
Prócz zwycięstw ponoszono też straty. Mianowicie w dniu 6 grudnia 1917 r. amerykański niszczyciel *Jacob Jones* (d-ca Lieutenant Commander David Worth Bagley) samotnie powracał z francuskiego Brestu do bazy w Queenstown. Pechowo jego kurs skrzyżował się z kursem niemieckiego okrętu podwodnego *U 53* (d-ca Kapitanleutnant Hans Rose). Pomimo tego, że amerykański okręt zygzakował Niemcowi udało się odpalić celną torpedę. Zbliżający się podwodny pocisk został dostrzeżony z dystansu ledwie kilkuset metrów i na wykonanie uniku było już za późno.

Trafienie torpedy, obok uszkodzeń, które skazywały okręt na zatonięcie, spowodowało również utratę zasilania w energię elektryczną. Z tej przyczyny *Jacob Jones* nie mógł nadać radiogramu informującego o ataku i wezwać pomocy. Okręt zatonął w ciągu ośmiu minut od trafienia, a gdy szedł pod wodę eksplodowały jego własne bomby głębinowe. Straty w ludziach były duże i wyniosły sześćdziesięciu sześciu ludzi (w tym dwóch oficerów). Niemniej na wodę udało się spuścić szalupę i tratwę.

Znalazłszy się w wodzie Amerykanie nie czekali biernie na ratunek. Oficer wachtowy Lieutenant Junior Grade Stanton F. Kalk pływał między tratwami starając się nie tylko by ludzi zajął

Niszczyciel *Balch* w kamuflażu, 1917 rok.

Fot. State Library od Victoria



w nich miejsca, lecz by byli także równomiernie rozmieszczeni. Jego wysiłek, choć ważny i podnoszący ocalałych na duchu, dla niego samego skończył się tragicznie, bowiem zmarł on z wychłodzenia i wyczerpania. Dowódca okrętu wraz z pierwszym oficerem i czterema marynarzami powiosłowali w szalupie ku wyspie Scilly, by sprowadzić pomoc dla reszty załogi. Ledwie 6 mil morskich od celu zostali zabrani na pokład przez brytyjski patrolowiec dowiadując się przy okazji, że reszta załogi została już uratowana.

Tak się bowiem złożyło, że Niemiec wynurzył się i w rzadkim geście humanitaryzmu nadał otwartym tekstem radiogram z pozycją zatopienia niszczyciela. W niektórych źródłach znaleźć też można informację, że na pokład U-boota zabrano jednego lub dwóch ciężko rannych Amerykanów, lecz wobec braku jakichkolwiek szczegółów takich jak ich nazwiska etc. należy do tego rodzaju „rewelacji” podchodzić z pewną dozą sceptycyzmu. W każdym razie niemiecki radiogram został odebrany i pozostających przy życiu Amerykanów podjęły z tratw ratunkowych brytyjski sloop *Camellia* i kanonierka *Insolent* oraz amerykański parowiec *Catalina*.

Jacob Jones był pierwszym niszczycielem U.S. Navy zatopionym przez wroga. Wrak okrętu spoczywa na pozycji 49°23'N i 06°23'W (podawane w niektórych źródłach 13'W jest być może efektem omyłki pisarskiej) na głębokości 104-111 m.

Warto jeszcze dodać, że starszym bratem dowódcy zatopionego amerykańskiego niszczyciela był Ensign Worth Bagley, który podczas Wojny Amerykańsko-Hispańskiej poległ w dniu 11 maja 1898 r. na pokładzie torpedowca *Winslow* w trakcie potyczki z nieprzyjacielem w kubańskim porcie Cárdenas. Warto również odnotować, iż ciekawym zbiegiem okoliczności podczas następnego światowego konfliktu kolejny niszczyciel noszący nazwę *Jacob Jones* również padł ofiarą niemieckiego okrętu podwodnego zatopiony torpedami *U 578* w dniu 28 lutego 1942 r.

Kończąc ten wątek godzi się wspomnieć, że były też różne wypadki i straty niebojowe. Najpoważniejszym incydentem tego rodzaju było zatonięcie niszczyciela *Chauncey* (typu „Bainbridge”). Okręt zatonął w wyniku spowodowanej ciemnościami kolizji z brytyjskim statkiem *Rose* w dniu 19 listopada 1917 r. Wraz z okrętem zginęło dwudziestu jeden ludzi, w tym dowódca niszczyciela Lieutenant Commander Walter E. Reno. Natomiast w charakterze ciekawostki warto jeszcze odnotować, że podczas Drugiej Wojny Światowej został zatopiony *Worden* (typ „Truxtun”) – jednostka była wówczas bananowcem (to nie żart) pływającym pod banderą Nikaragui, a padła ofiarą *U 109* w dniu 1 maja 1942 r.

Konkluzja

Opisane starcia mogą sprawiać wrażenie, że służba amerykańskich

niszczycieli obfitowała w pełne dramatyzmu walki z Niemcami. Tymczasem jak już wskazano na wstępie rzecz miała się dokładnie na odwrót – ich służba była monotonna, większość czasu pochłaniały patrole, eskortowanie statków etc., w przeważającej większości wypadków bez kontaktu z nieprzyjacielem. Gdy już do spotkania z wrogiem dochodziło, to wynikało starcia w większości miały charakter nierozstrzygnięty. Często strzelano do peryskopów, względnie przedmiotów wziętych za takowe, albo też rzucono bomby głębinowe na domniemane okręty podwodne. Niemniej jednak interwencja amerykańskich niszczycieli, a często sama ich obecność, choć nie przynosiła zniszczenia U-boota, to jednak ratowała statki przed storpedowaniem. Tak więc destroyery U.S. Navy miały swój wkład w alianckie zwycięstwo w „Wielkiej Wojnie”, a ich bojowy wysiłek stanowił godny wstęp dla następnej generacji Amerykanów, którym przyszło zmierzyć się z niemieckimi okrętami podwodnymi. ●

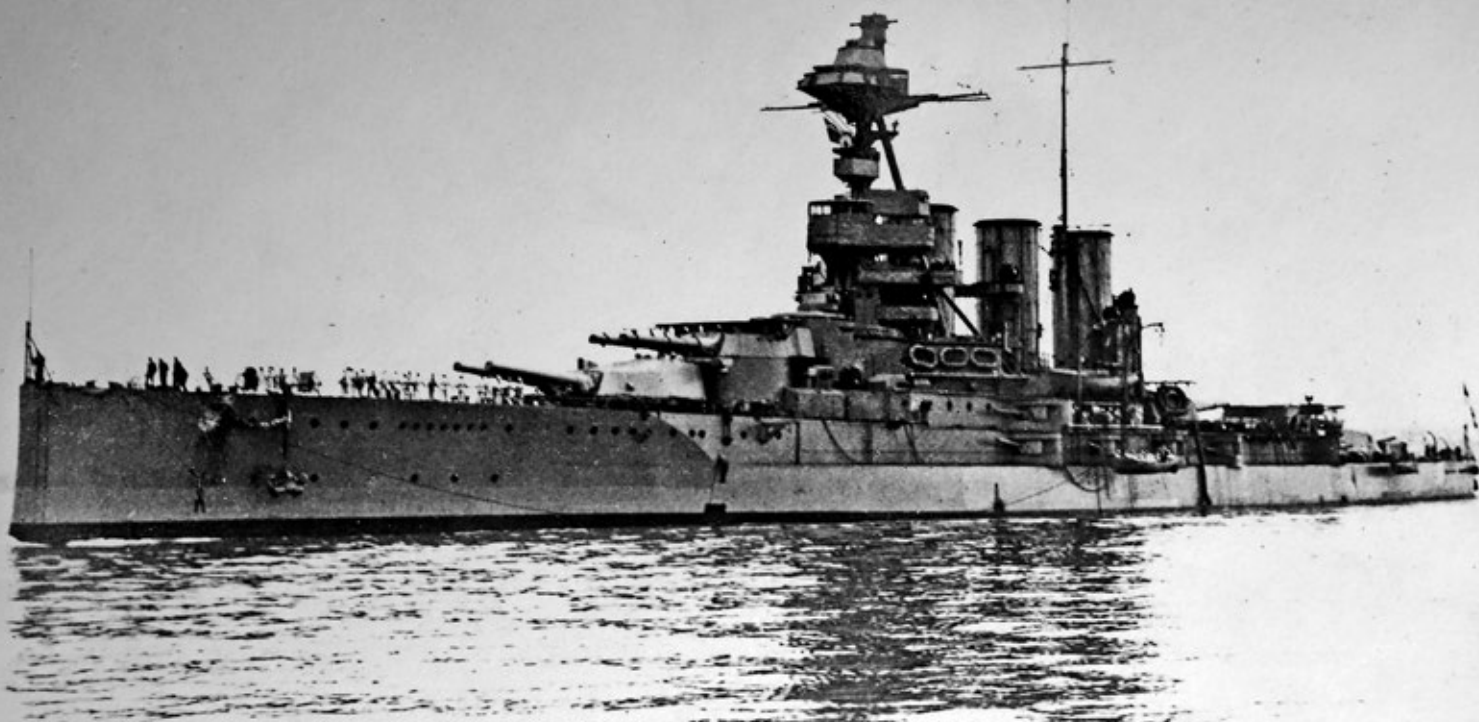
Bibliografia

- Feuer, A. B., *The U.S. Navy in World War I*, Westport (USA) 1999.
Taussing J. K., *The Queenstown Patrol, 1917*, Newport (USA) 1996.
Czasopisma: „United States Naval Institute Proceedings”, „Sea Power” oraz „Relevance”, numery różne.

Niszczyciel *Wadsworth* w bazie Queenstown w Irlandii, 1918 rok. Uwagę zwraca ciekawy kamuflaż okrętu.

Fot. NH&HC





Samoloty na pancernikach – początki

W okresie II wojny światowej wielkie okręty artyleryjskie z niewielkimi wyjątkami były wyposażone w wodnosamoloty rozpoznawcze. Startowały one z katapult i ich misja ograniczała się do korygowania ognia artyleryjskiego lub poszukiwania wrogich okrętów (zarówno tych nadwodnych jak i podwodnych). Schyłek lotnictwa zaokrętowanego łączy się z końcem II wojny światowej, która wykazała, że wodnosamoloty są w warunkach nowoczesnej wojny mało przydatne, a ich rolę lepiej spełnia radar. Umyka nam jednak moment w którym samoloty zadomowiały się na wielkich okrętach artyleryjskich.

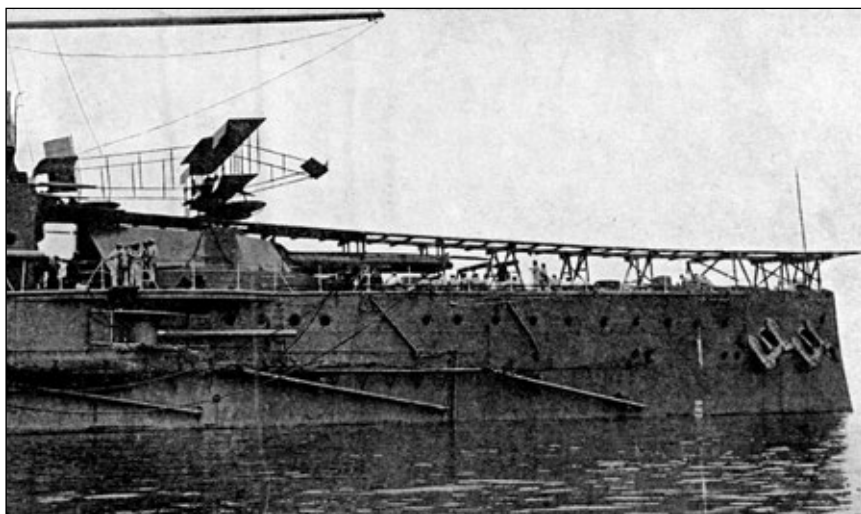
Wszystkie floty wojenne na początku XX wieku zastanawiały się jak możliwie najszybciej wykryć przeciwnika, aby ocenić jego siłę i przygotować stosowną taktykę walki. Pionierami w tej materii byli Rosjanie, którzy w czasie wojny z Japonią 1904-1905 bojowo wykorzystywali balony obserwacyjne z pokładów władystockich krążowników pancernych¹, balony wykorzystywano także pod Port Arturem, a do II Eskadry Oceanu Spokojnego przydzielono krążownik balonowy *Ruś*. Były to jednak balony na uwięzi, które były mało poręczne, a cała instalacja wytwarzająca wodór w warunkach

bojowych była skrajnie niebezpieczna. Rozwiązaniem było wykorzystywanie nowego wynalazków - samolotu. Uwagę na nowy rodzaj pojazdu zwróciła zarówno Royal Navy jak U.S. Navy tuż po pierwszych udanych lotach przeprowadzonych w grudniu 1903 roku przez braci Wright. W ciągu paru lat samolot stał się na tyle dopracowaną konstrukcją, że można było myśleć o wykorzystaniu go z pokładu okrętów. Samoloty mogły startować z platform zabudowanych na pokładach w tym wypadku musiałyby one posiadać normalne podwozie kołowe. Innym rozwiązaniem znacznie prostszym było wykorzystywanie samolotów pływakowych, które startowały i lądowały na wodzie, a okręt był wykorzystywany tylko jako nosiciel. Pierwsze próby lotów samolotów kołowych startujących z okrętów przeprowadzono w Stanach Zjednoczonych. Do testów wykorzystywano lekki krążownik (scout) *Birmingham*. Na dziobowym pokładzie zabudowano drewnianą platformę o długości 25,3 metrów i szerokości 7,2 metra. Do testów wykorzystywano samolot Curtiss pusher (tj. z pchającym silnikiem). Pilotem był Eugene Ely, który co ciekawe był cywilem i do tego zgłosił się

na ochotnika do tego testu, gdyż marynarka własnych pilotów nie posiadała. Pierwszy wzlot z platformy odbył się 14 listopada 1910 roku. Krążownik stał zakotwiczony na redzie Hampton. Start się udał, ale lot trwał raptem kilka minut i samolot z niejasnych przyczyn upadł w wodę. Pilot na szczęście cały i zdrowy dostał się na brzeg. Maszynę także zdołano podnieść z wody i po oględzinach stwierdzono, że wymiany wymaga tylko połamane śmigło. Testy powtórzono, ale wykorzystano dużo większą jednostkę. Pokład o wymiarach 36,3 metra (długość) i 9,6 metra (szerokość) zabudowano na rufie krążownika pancernego *Pennsylvania*² (prace wykonano w stoczni Mare Island). Testy prowadzono w zatoce San Francisco 18 stycznia 1911. Eugene Ely najpierw wylądował, co było możliwe dzięki linom obciążonym workami z piaskiem, które wyhamowały pęd samolotu. Następnie maszynę wypłątano z lin, obrócono i Curtiss ponownie wzbił się w powietrze. Z jednej strony testy zostały wysoko ocenione

1. Początkowo balony miały wykrywać japońskie krążowniki, ale praktyczniejsze okazały się do wykrywania statków japońskich, które następnie topiono.

2. Nie mylić z pancernikiem – drednotem o tej samej nazwie.



Wodnosamolot Short S.41 na brytyjskim pancerniku *Hibernia*.

Fot. NH&HC

przez dowództwo U.S. Navy (i nie tylko), z drugiej strony zwracano uwagę na poważne ograniczenie możliwości bojowych okrętu, który miał wyłącznie z użytku rufową wieżę dział kal. 254 mm. Rozwiązaniem, które zastosowano w 1915 roku była prochowa katapulta, którą ustawiono na pokładzie rufowym krążownika pancernego *North Carolina* (wcześniej od 1914 testowano ją na barce węglowej nr 214³). W ten sposób nie ograniczono w żaden sposób pola ostrzału rufowej wieży dział kal. 254 mm. Pierwsze loty wykonano w zatoce Pensacola 5 listopada 1915 roku. Testowano oczywiście tylko łodzie latające i tym razem konstrukcji Curtissa (typu AB-2 i AB-3). Proble-

mem w tym wypadku był brak dźwigu do podnoszenia samolotu z wody i ponownego ustawiania go na katapulcie. Ostatecznie do tylnej ściany rufowej wieży przymocowano niewielki dźwig, który na do pewnego stopnia rozwiązał problem. Wiosną 1916 zdecydowano się na przebudowę katapulty. Poniesiono ją nad rufowy pokład na 6,5 metra i wydłużono do ponad 30 metrów (kończyła się przy rufowym maszcie). Dzięki temu rufowa wieża mogła wciąż swobodnie prowadzić ogień artyleryjski, a samoloty można było ładować bomem przytwierdzonym do rufowego masztu. Pierwszy start łodzią latającą Curtiss AB-3 wykonano 12 lipca (pilot por. G. deC. Chevalier). Krążow-

nik był w ruchu. Wyposażenie lotnicze z *North Carolina* zdjęto do 11 października 1917 roku w czasie remontu w stoczni na Brooklynie. Katapulty za instalowano także na krążowniki pancerne *Huntington* (przy czym przez jakiś czas okręt ten pływał pozbawiony dział artylerii głównej) i *Seattle*⁴. Wyposażenie lotnicze nie trafiło tylko na krążownik pancerny *Montana*.

Katapultę na *Huntington* uruchomiono po raz pierwszy 26 kwietnia 1917 w czasie, gdy okręt stał jeszcze w stoczni w Mare Island. 28 maja krążownik przeszedł do Pensacoli gdzie do 1 sierpnia prowadzono kolejne testy katapulty i starty. Z kolei 17 września rozbił się balon obserwacyjny z tego krążownika. Znajdujący się w koszu por. H. W. Hoyt został szczęśliwie uratowany. W październiku 1917 całe wyposażenie lotnicze zostało wyładowane z krążownika w Nowym Jorku i było to zakończenie okresu testów wyposażenia lotniczego na okrętach bojowych. Krążowniki pancerne zostały skierowane do służby eskortowej.

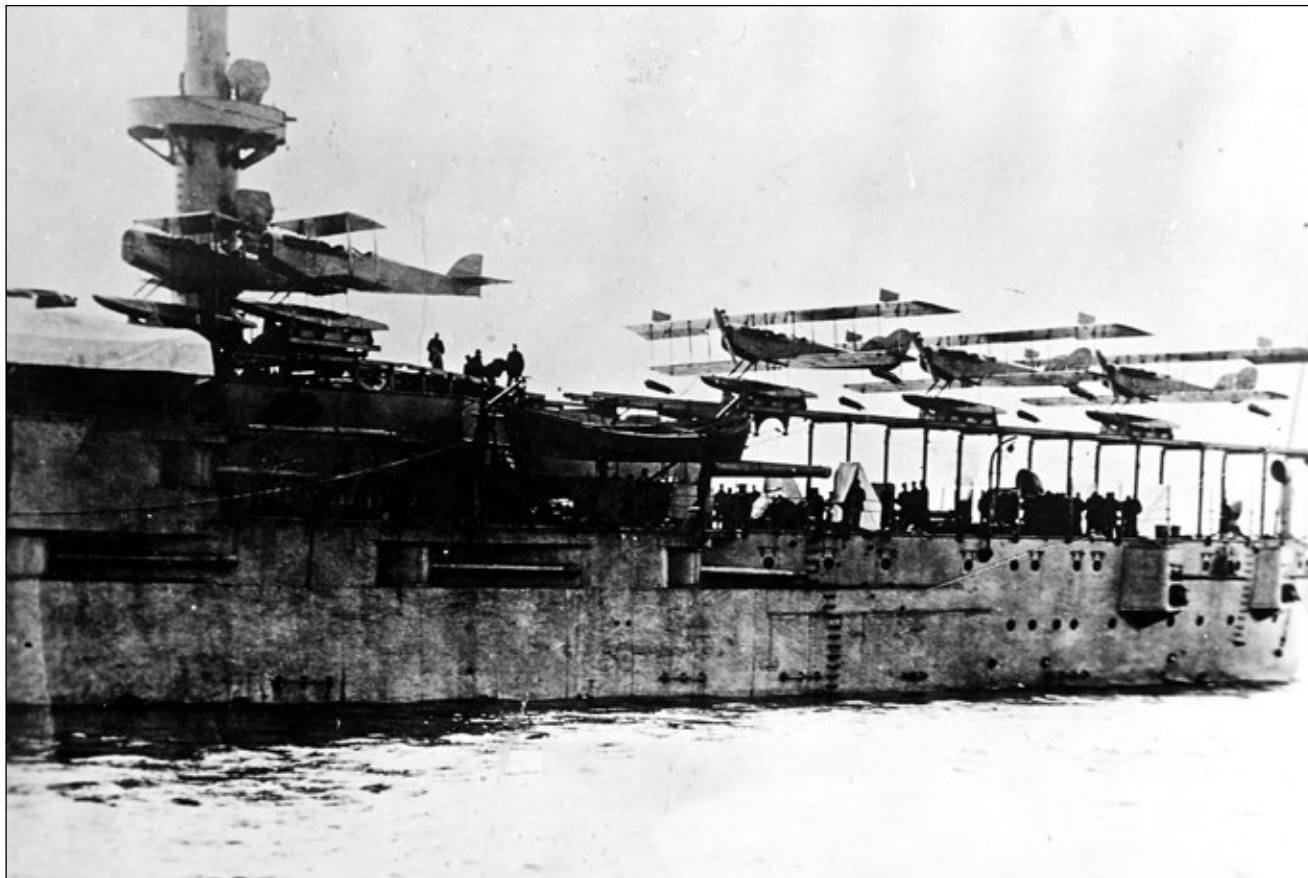
Inną drogą poszli Brytyjczycy. Pierwsze próby startu samolotu z pokładu okrętu przeprowadzono na pancernikach. Oczywiście prace ruszyły do-

3. Katapultę zbudowano wg projektu H. C. Richardsona w 1913 roku. Jej budowy podjęła się stocznia marynarki w Waszyngtonie.

4. Wyposażenie lotnicze i personel z tego okrętu zdjęto w czerwcu 1917 gdy okręt został skierowany do służby eskortowej.

Wodnosamoloty Curtiss na amerykańskim krążowniku pancernym *North Carolina*, 1917 rok.

Fot. NH&HC





Brytyjski krążownik liniowy *Renown* z samolotami Sopwith na platformach lotniczych, 1918 r.

Fot. zbiory Adama Daszewskiego

piero po tym jak upadł (lub został poważnie ograniczony) program budowy brytyjskich sterowców sztywnych (na wzór statków powietrznych budowanych w Niemczech). W 1911 wysłano na szkolenie lotnicze pierwszych 4 oficerów, którzy stali się pierwszymi pilotami Royal Navy. Równolegle przygotowywano do testów pancernik *Africa* (typu „King Edward VII”) na którego dziobowej wieży zainstalowano niewielką platformę a od niej tory po której miał poruszać się samolot. Do testów wybrano zmodyfikowany samolot Short S.27 (o numerze własnym 38). Do podwozia samolotu przymocowano zbiorniki wypełnione powietrzem co miało samolot uchronić w razie gdyby wpadł do wody. Start z pancernika *Africa* cumującego w tym czasie w Sheerness przeprowadzono 10 stycznia 1912 roku. Pilotem był por. Charles R. Samson. Kolejny start wykonano z bliźniaczego pancernika *Hibernia*. Przy czym zainstalowano na nim platformę zdemontowaną z okrętu liniowego *Africa*. Przedłużono tylko tory po których następował rozbieg samolotu. 2 maja z pokładu *Hibernii* przeprowadzono starty. Tym razem wypróbowano 2 samoloty Shorta: S.27, którego wykorzystywano wcześniej i wodnosamolot pływakowy S.41 (pierwszy wodnosamolot Royal Navy), który wystartował 8 i 9 maja w czasie rewii morskiej w Weymouth.

2 maja por. Samson wystartował na S.27 przy prędkości 10,5 węzła i był to

pierwszy przypadek, gdy samolot wystartował z pływającego okrętu. Start 9 maja wykonano na S.41 pilotowanego przez por. Gregory’ego przy prędkości 15 węzłów.

W czasie wojny Royal Navy początkowo skoncentrowała się na wykorzystywaniu wodnosamolotów stacjonujących na okrętach bazach. Przebudowano je z promów kursujących pomiędzy Dover a Calais. Sporadycznie wykorzystywano wodnosamoloty z prawdziwych okrętów tj np., krążowników takich jak pancernopokładowy *Hermes*.

Admiralicja miała jednak problem jak na pełnym morzu zapewnić osłonę swojej flocie liniowej na wypadek gdyby w jej pobliżu pojawiły się wrogie samoloty bombowe lub sterowce (których znacznie demonizowano).

Uznano, że nowe myśliwce (relatywnie lekkie i o silniku dużej mocy) przy dużej prędkości okrętu nosiciela i korzystnymi wietrze będą w stanie wzbicie się w powietrze korzystając z rozbiegu nie większego niż 6-7 metrów. Tak narodziła się koncepcja instalacji na pokładach wielkich pancerników i krążowników liniowych pierwszych platform startowych.

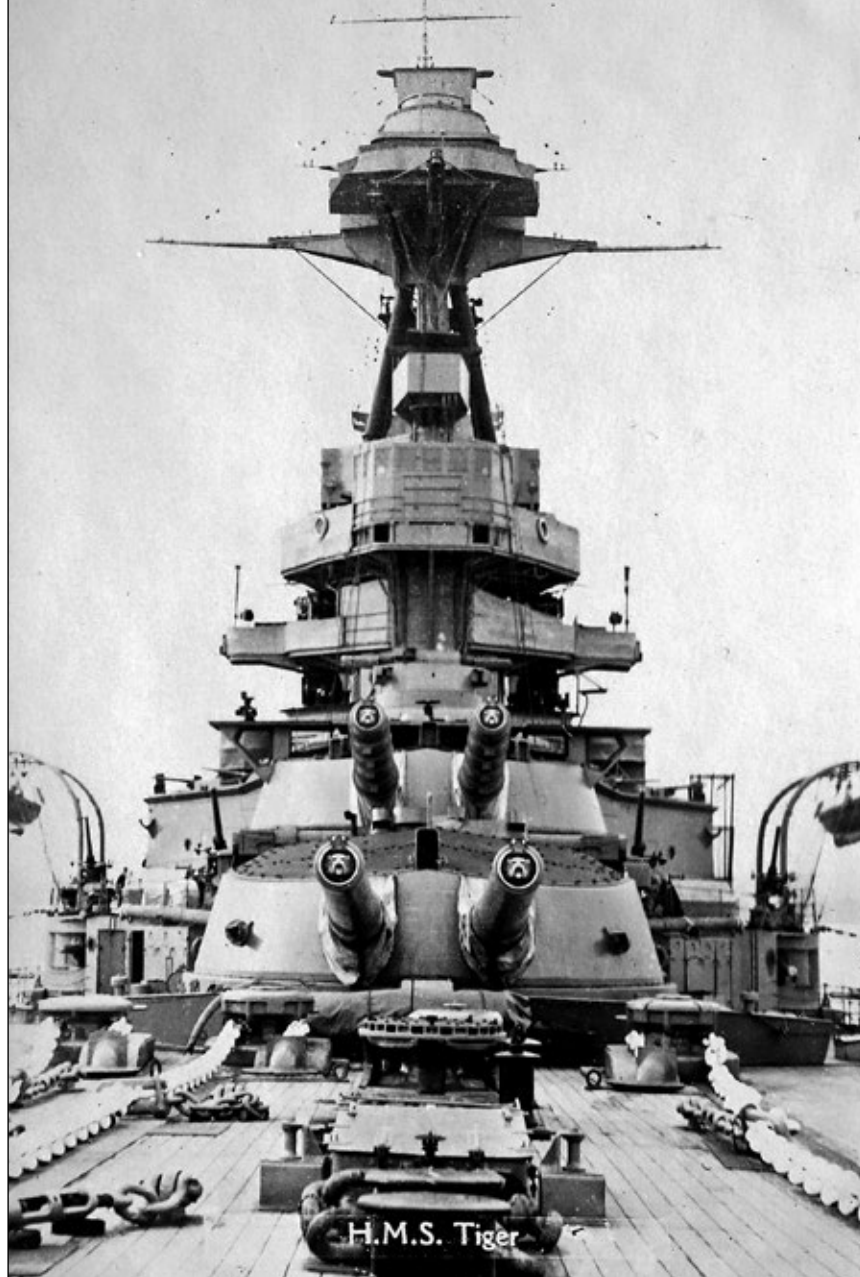
W 1917 roku pierwsze dwie platformy zainstalowano na krążowniku liniowym *Repulse*. Pierwszy lot samolotu myśliwskiego Sopwith „Pup” został z tego okrętu wykonany przez kmdr ppor. F. J. Rutlanda⁵ 1 października.

Platformę w kształcie litery T o długości 6 metrów zainstalowano na wieży B. Dugi start wykonano z wieży Y. Tam platforma została zainstalowana odwrotnie tj. przód samolotu skierowany był w stronę tylnej ściany wieży artyleryjskiej. Start był możliwy po odwróceniu wieży 30° na burtę. Przeprowadzono także ćwiczenia artyleryjskie, aby sprawdzić czy platformy i samoloty będą wrażliwe na ciśnienie gazów prochowych. Próby okazały się nader udane i oficjalnie uznano, że samoloty i platformy nie przeszkadzają w żaden sposób i nie obniżają wartości bojowej okrętów.

Konstrukcję platform ujednolicono i uproszczono. Część platformy była na sztywno przymocowana do tylnej części wieży artyleryjskiej. Na lufach instalowano specjalne wsporniki i na nich ruchomą część platformy startowej.

Identyczne platformy jak na *Repulse* zainstalowano na *Renownie* już w 1918 roku. W okresie tym na krążownikach liniowych były po 4 samoloty rozpoznawcze: 2 Sopwith 2F1 „Camel” i 2 Sopwith 1½ „Strutter”. Na platformach na wieżach B i Y znajdowały się 2 maszyny gotowe do startu. Dwa pozostałe złożone przechowywano w prowizorycznych brezentowych hangarach przy rufowej nadbudówce. Samoloty dotrwały na obu krążownikach do 1922 roku, a platformy zdemontowano do 1926 roku.

5. Rutland wcześniej wykonywał starty z platformy na krążowniku *Yarmouth*.



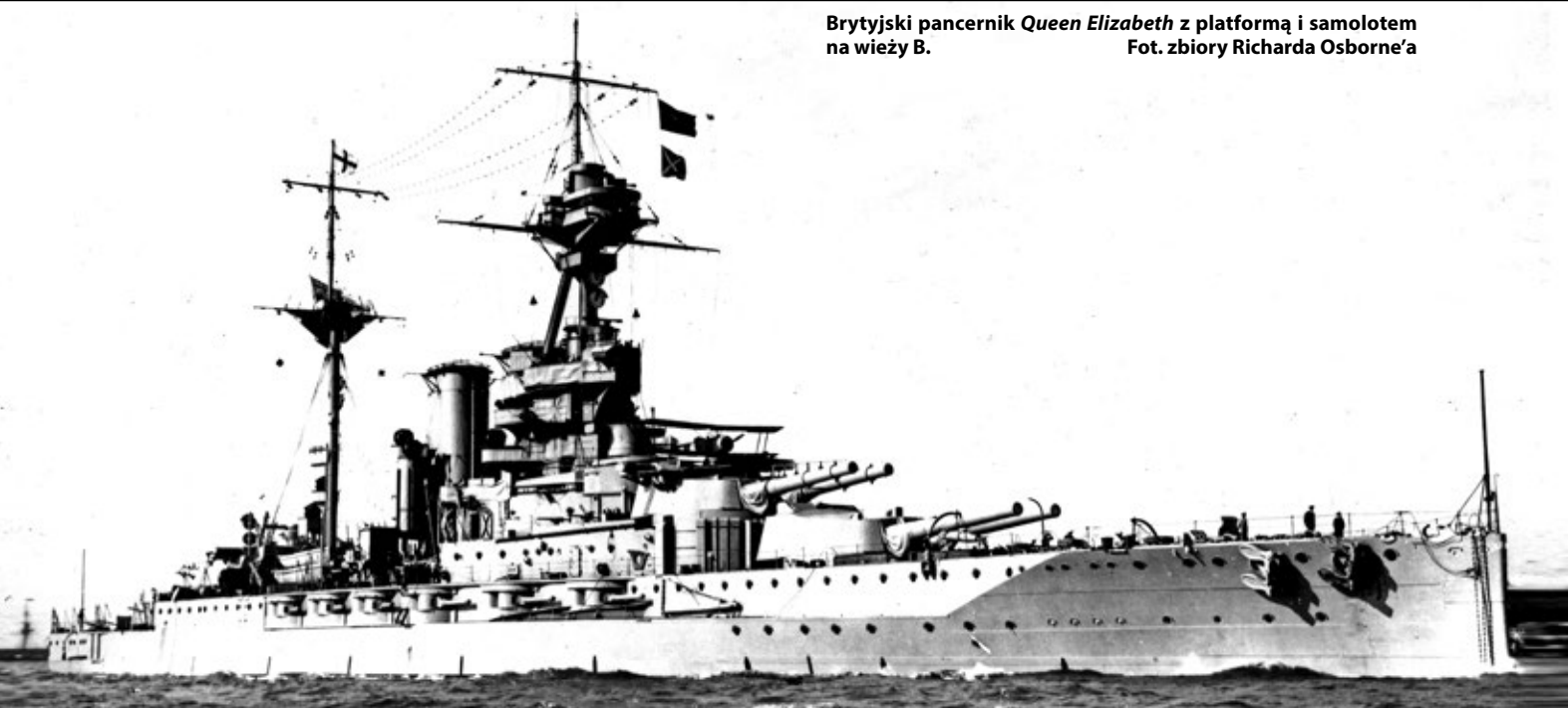
Ujęcie od dziobu platformy lotniczej na wieży B krążownika liniowego *Tiger*.

Fot. zbiory Adama Daszewskiego

Platformy wzlotowe zostały zainstalowane także na starszych krążownikach liniowych:

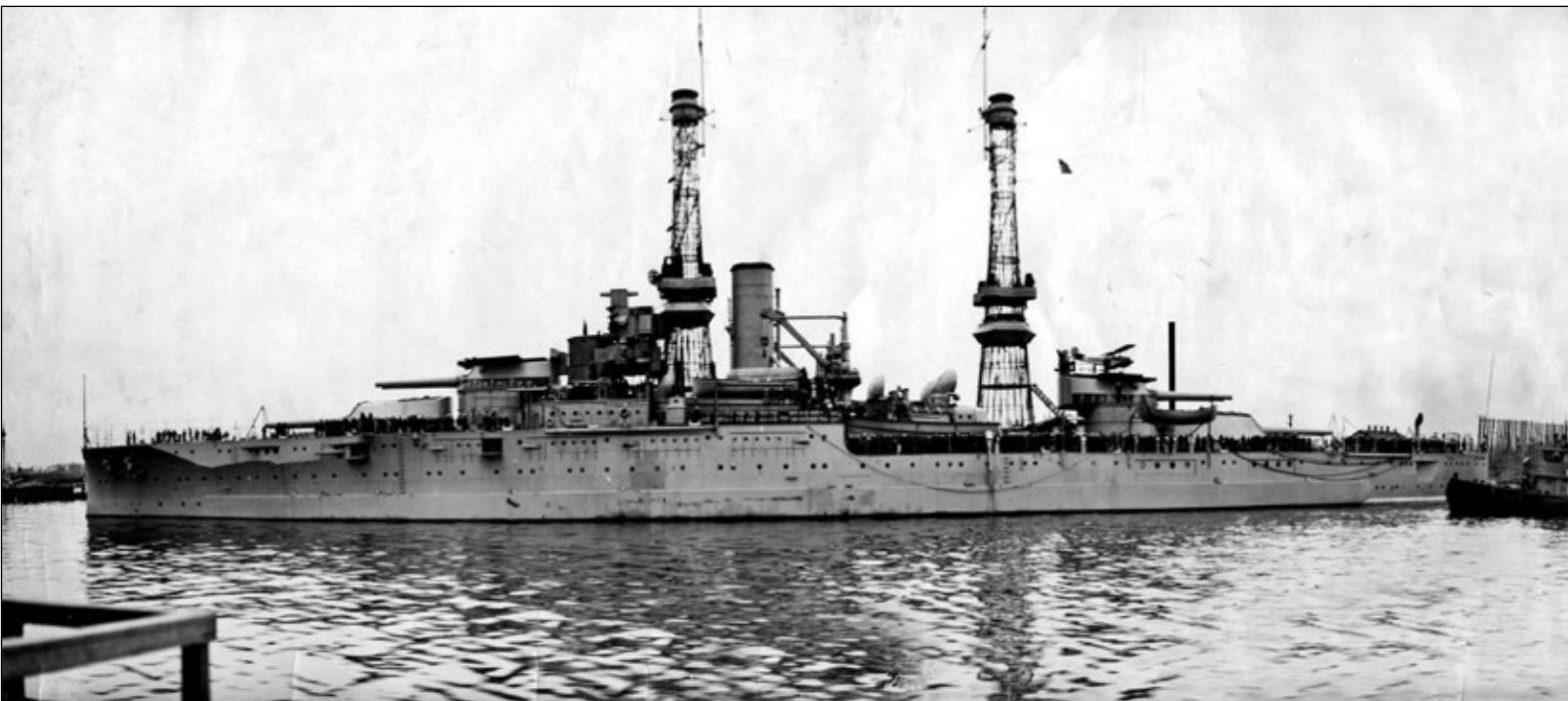
Inflexible i *Indomitable* na początku 1918 roku otrzymały platformy wzlotowe na wieżach P i Q (na śródokręciu) oraz samoloty rozpoznawcze Sopwith 2F1 „Camel”. Analogicznie zmodernizowano krążowniki *Australia* i *New Zealand*. Warto jednak zaznaczyć, że z platformy wzlotowej krążownika *Australia* 4 kwietnia 1918 wzleciał po raz pierwszy Sopwith 1½ „Strutter” za sterami którego zasiadł kpt. F. M. Fox. Ta rozpoznawcza maszyna miała nie tylko obserwatora artyleryjskiego na pokładzie ale także radiostację z której miano korygować ogień artyleryjski.

Dwie platformy wzlotowe zainstalowano także na krążownikach liniowych *Lion* i *Princess Royal*. Zainstalowano je na wieżach Y i Q (tj na wieży na śródokręciu i na rufie). Na wyposażeniu trafiły samoloty Sopwith 2F1 „Camel”. Tylko jedną platformę wzlotową otrzymał początkowo *Tiger*. Ustawiono ją na wieży Q i wyposażono nawet w składany brezentowy hangar. Stacjonował tam samolot Sopwith 2F1 „Camel”, który w czasie gdy nie prowadzono operacji lotniczych także pozostawał rozłożony. Choć jak wykazała wojna platformy wzlotowe były pewnym anachronizmem na krą-



Brytyjski pancernik *Queen Elizabeth* z platformą i samolotem na wieży B.

Fot. zbiory Richarda Osborne'a



Fotografia panoramiczna pancernika *Oklahoma* z 3 stycznia 1921 roku. Na wieżach B i C widoczne platformy lotnicze.

Fot. NH&HC

żownika *Tiger* drugą platformę (na wieży B) zainstalowano w 1919 roku (nie wiadomo czy był także dodatkowo przydzielony samolot).

Platformy na obu wieżach działowych zainstalowano na wielkich lekkich krążownikach *Glorious* i *Courageous*.

Co się tyczy pancerników, to prawie wszystkie pancerniki otrzymały

platformy i samoloty. Wyjątkiem był *Dreadnought*, *Superb*, *Temeraire*, *St. Vincent*, *Colossus*, *Hercules*. Platform wzlotowych nie otrzymał też pancernik *Agincourt*, choć miał aż 7 wież i dostatecznie dużo miejsca aby zainstalować nawet kilka platform.

Pozostałe pancerniki zazwyczaj miały po 2 platformy, z czego jedna była na wieży B a druga na śródokręciu

(wieża Q) lub na rufie X. Początkowo wykorzystywano samoloty Sopwith 1½ „Strutter” i Sopwith „Pup”. W końcowym okresie wojny najczęściej wykorzystywano samoloty Sopwith 2F1 „Camel”. Pojedyncze platformy posiadały pancerniki *Ajax* i *Monarch* (na wieży B). Przeważnie konstrukcje platform demontowano na początku lat 20-tych, ale np. na pancerniku *Iron Duke* przetrwała ona do 1927-28 roku.

Na wzór brytyjski platformy wzlotowe na wieży B zainstalowano na francuskim pancerniku *Paris*. Obłotów dokonano we wrześniu 1918 roku, a wykorzystywano 2 samoloty Hanriot HD-2.

Ostatnim krajem jaki wykorzystywał samoloty kołowe i platformy wzlotowe były Stany Zjednoczone

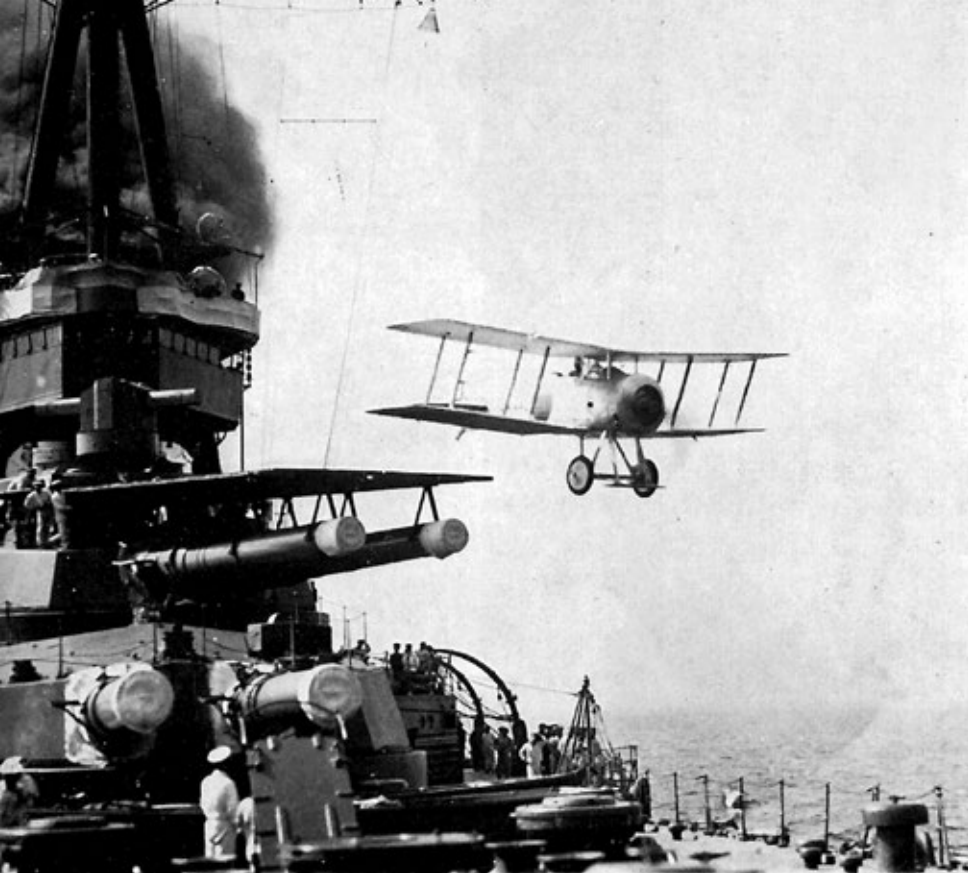
Pierwszy udany lot z wieży nr 2 pancernika *Texas* 9 marca 1919 wykonał na samolocie Sopwith Camel kmdr ppor E. O. McDonnell. *Texas* w tym czasie cumował w Zatoce Guantanamo na Kubie. McDonnell miał w tym czasie w dywizjonie lotniczym 3 samoloty na podwoziu kołowym bazujące na *Texasie*.

Pancernik *Texas* początkowo przystosowano do operowania z balonem na uwięzi, ale pomysł okazał się chybiony. Platformy wzlotowe zainstalowano 13 grudnia 1918 roku, a zdekontowano w lutym 1922 roku. Loty wykonywano na samolotach brytyj-

Samolot Hanriot HD-2 transportowany na wieżę B amerykańskiego pancernika *Mississippi*, 1917 rok. W późniejszym okresie zabudowano na niej platformę lotniczą.

Fot. NH&HC





Start samolotu Sopwith „Camel” z platformy lotniczej na wieży B japońskiego pancernika *Yamashiro*, 1922 rok.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

plywakowy Martin MO-1 (produkowany od 1924 roku)⁶. Pilotem był por. L. C. Hayden, a stanowisko obserwatora zajął por. W. M. Fellers. Testy katapulty okazały się bardzo udane i podobne urządzenia trafiły następnie na pozostałe okręty U.S. Navy.

Ostatnim państwem w jakim instalowano platformy (a w zasadzie platformę) była Japonia. W 1922 roku zainstalowano platformę na wieży B pancernika *Yamashiro*. Testowano na nim samolot myśliwski 2F1 „Camel”. Platformy we flocie japońskiej były wykorzystywane dosyć długo i na różnych pancernikach pojawiały się nawet do lat 30-tych. Nie były one jednak wykorzystywane dla kołowych samolotów myśliwskich, ale jako miejsca postojowe dla wodnosamolotów obserwacyjnych. Tylko na krążownikach lekkich typu „Sendai” zainstalowano platformy wzlotowe i wykorzystywano kołowe samoloty myśliwskie.

Flota włoska w czasie wojny nie była zainteresowana bazowaniem samolotów na swoich pancernikach. Po prostu nie było takiej potrzeby, szczególnie, że pancerniki włoskie stały praktycznie całą wojnę w porcie w Tarenzie. Dopiero w 1925 roku na wieży nr 3 pancernika *Dante Alighieri* wygospodarowano miejsce dla łodzi latającej Macchi M-18.

W tym czasie na pozostałych dreadnotach także pojawiły się łodzie latające Macchi M-18. Na *Giulio Cesare* wyposażenie lotnicze zdemontowano w 1927 roku. Na bliźniaczym *Conte di Cavour* postąpiono wręcz przeciwnie, gdyż w 1926 roku zainstalowano dodatkową pneumatyczną katapultę co ułatwiło prowadzenie operacji lotniczych. Katapulta była zainstalowana na dziobie przed dziobową wieżą po lewej stronie. Był to ewenement w skali światowej gdyż zazwyczaj katapulty instalowano na śródokręciu lub na samej rufie (tj. tam gdzie nie będzie narażona na uszkodzenia przez fale). Tak samo postąpiono z pancernikami *Caio Duilio* i *Andrea Doria*. Na pancernikach wykorzystywano maszyny M-18.

6. Na potrzeby lotnictwa rozpoznawczego zamówiono 36 samolotów tego typu, z czego część otrzymała pływaki.

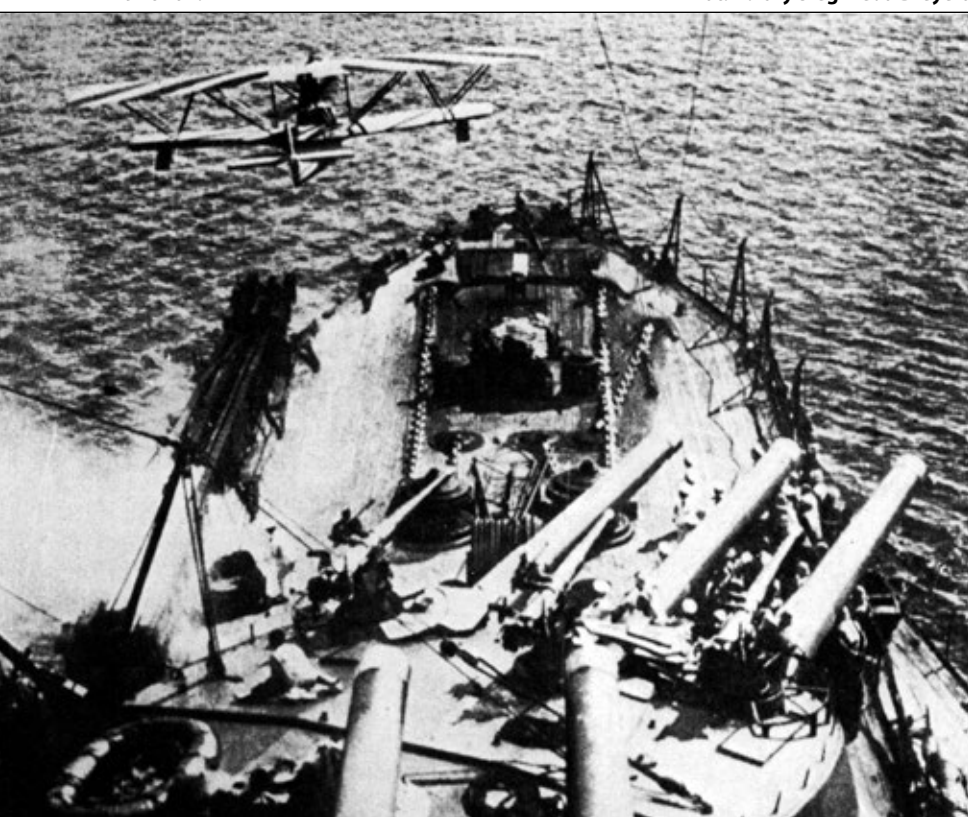
skiej firmy Sopwith (1½ „Strutter” i 2F1 „Camel”) i na francuskich Hanriot HD-2 (były na stanie do września 1919). Platformy dla samolotów zainstalowano na wieżach pancerników *Oklahoma*, *Nevada*, *Arizona*, *Pennsylvania*. Na tym ostatnim okręcie wykorzystywano w 1919 myśliwiec Nieuport 28. Platformy zniknęły do 1923 roku, a od następnego roku zaczęto instalować nowe katapulty (pierwsza pojawiła się na rufie pancernika *Maryland* w 1924 roku). 11 listopada 1924 o godzinie 21:46 porucznik Dixie Kie-

fer wystartował z katapulty pancernika *California*. Był to pierwszy nocny start, a jedynym wsparciem był reflektor oświetlający pierwsze 300 metrów lotu.

Nowa katapulta prochowa została po raz pierwszy przetestowana na pancerniku *Mississippi*. Okręt cumował 14 grudnia 1925 roku w bazie w Breerton. Katapultę zainstalowano na wieży B, co było nietypowym rozwiązaniem, zważywszy, że katapulty z reguły instalowano na amerykańskich okrętach na rufie lub rufowych wieżach. Do testów wykorzystano wodnosamolot

Katapulta z łodzią latającą Macchi M-18 na dziobie włoskiego pancernika *Conte di Cavour*, 1926 rok.

Fot. zbiory Siegfrieda Breyera



Katapulty zdemontowano przy okazji wielkiej modernizacji.

Rywal Włoch - Francja poświęciła najmniej uwagi lotnictwu bazującemu na pancernikach. W okresie międzywojennym przeprowadzano np. próby z bazowaniem na pancerniku *Provence* dużego wodnosamolotu pływakowego Farman F-60 TORP „Goliath” (pływakowa wersja bombowca wykorzystywanego także przez polskie i radzieckie lotnictwo). Na początku 1925 roku samolot został przydzielony na okręt i załadowany na rufowy pokład za pomocą dźwigu, którego elementami nośnymi były lufy rufowej wieży. Był to najcięższy samolot jaki kiedykolwiek bazował na pancerniku. Próby wykazały zupełny bezsens tego rozwiązania.

W lutym 1924 roku na dziobowym trójnożnym maszcie pancernika *Lorraine* zainstalowano specjalną kratownicową konstrukcję mającą wyrzucać w powietrze myśliwiec Hanriot H-29 ET1. Sam pomysł był ciekawy, gdyż umieszczenie samolotu tak wysoko w żaden sposób nie przeszkadzało w prowadzeniu ognia wież artylerii głównej. Niestety w praktyce system okazał się niepraktyczny. *Lorraine* był jednym starym francuskim pancernikiem wyposażonym w katapultę i grupę lotniczą składającą się z 4 samolotów. Instalacja została przeprowadzona od września 1934 do listopada 1935 roku kosztem demontażu wieży nr 3.

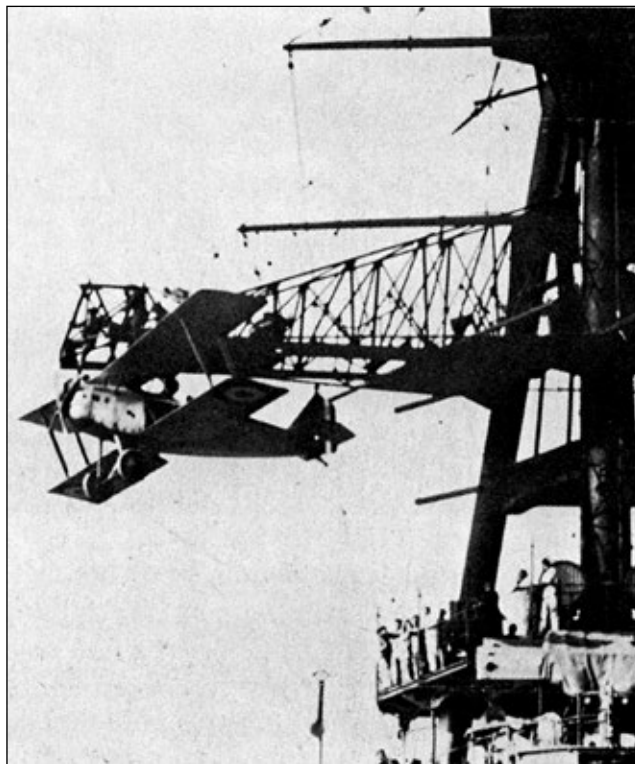
Początkowo wykorzystywano wodnosamoloty Gourdou-Lesieur GL-810 (a także wersje rozwojowe 811, 812, 813 Hy), potem standardowe Lorie 130.

Konkluzja

Lotnictwo zaokrętowane na pancernikach nie spełniło pokładanych w niej nadziei. Samoloty z podwoziem kołowym nie miały okazji do prawdziwych działań, a ich wykorzystanie było limitowane odległością od brzegu, gdyż tylko tam mogły swobodnie lądować.

W miarę jak udoskonalono łodzie latające i katapulty znaczenie samolotów kołowych zmalało. Jedyną ich zaletą było to, że były to samoloty powszechnie wykorzystywane w działaniach lądowych i były tanie w produkcji (w przeciwieństwie do specjalnie projektowanych łodzi latających).

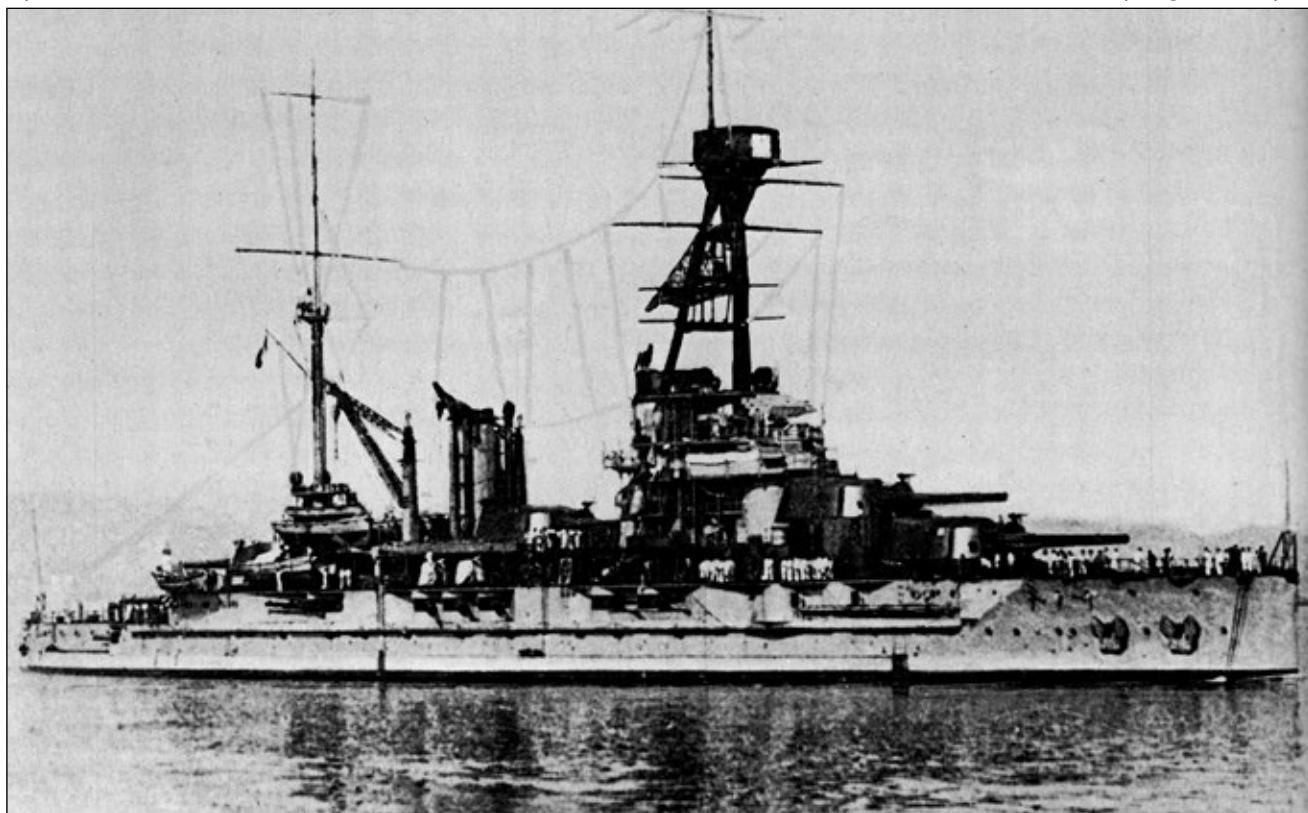
Być może limitowane możliwości wykorzystania kołowych myśliwców

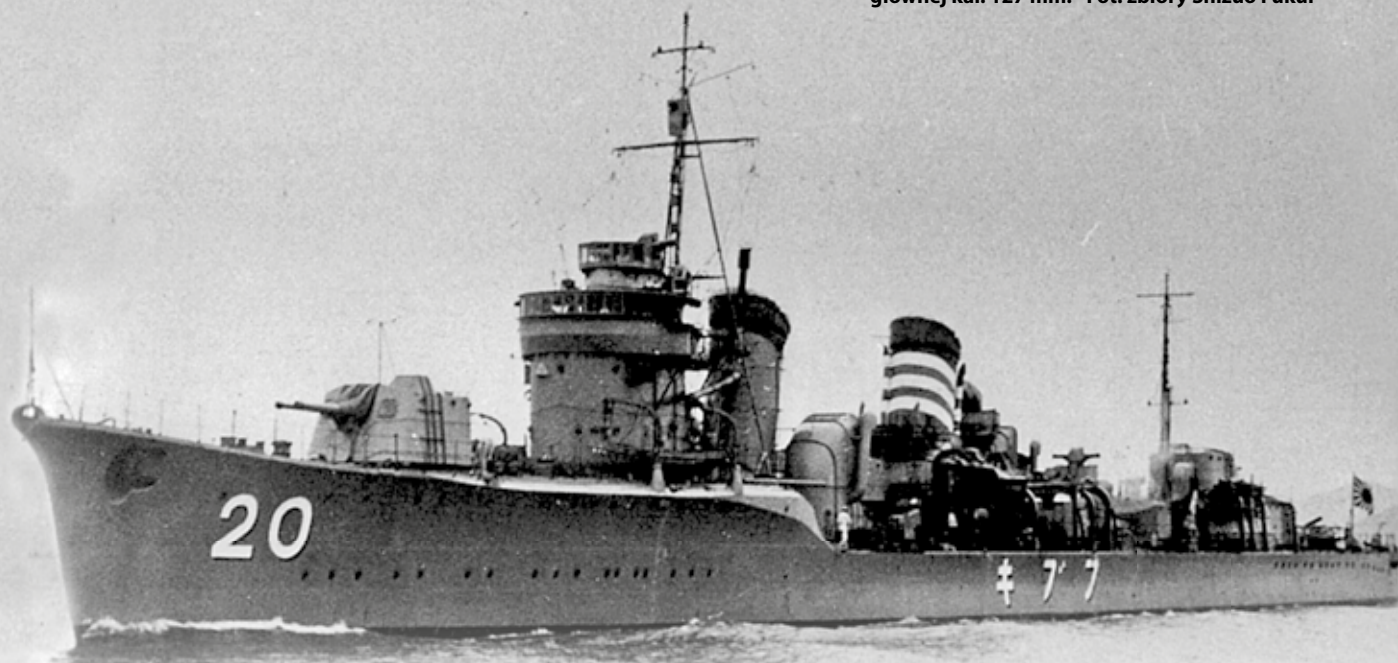


Myśliwiec Hanriot H-29 na kratownicowej konstrukcji pancernika *Lorraine*.
Fot. zbiory Siegfrieda Breyera

z pancerników zniechęciły Niemców, którzy nie planowali nawet instalacji platform startowych, choć płaskie dachy wież niemieckich pancerników idealnie nadawały się dla platform. Samolotów nie wykorzystywano także z pancerników rosyjskich i austro-węgierskich, co było pochodną ograniczonych akwenów na których operowały. ●

Francuski pancernik *Lorraine* ze specjalną kratownicową konstrukcją na dziobowym trójnożnym maszcie mającą wyrzucać w powietrze myśliwce, 1924 rok.
Fot. zbiory Siegfrieda Breyera





Czy działa *Fubuki* były najlepsze na świecie?

W literaturze, poświęconej japońskim niszczycielom, opis ich uzbrojenia artyleryjskiego nosi idealizujący charakter. Wskazuje się na to, że w relatywnie krótkim czasie japońscy konstruktorzy zdołali stworzyć działa odpowiadające lub nawet przewyższające poziom najlepszych światowych wzorów. W poniższej tabeli zaprezentowano podstawowe parametry balistyczne dział niszczycieli, opracowanych w latach 20-tych.

Jak widać z załączonej tabeli, sporządzonej z materiałów opublikowanych przez Tony DiGiulian, balistyka japońskich dział, rzeczywiście odpowiadała poziomowi najlepszych światowych wzorów. Kształt pocisków także udany, lecz aerodynamika japońskich pocisków znacznie przewyższała swoje brytyjskie i amerykańskie odpowiedniki, odpowiadając poziomowi francuskich, niemieckich i włoskich dział, a ustępując tylko wzorowi radzieckiemu. Przy czym nie może to służyć jako kryterium, bo jak wiadomo balistycy dział poświęcano w ZSRR wiele uwagi, czym osobiście interesował się sam Stalin. W rezultacie radzieccy konstruktorzy otrzymali systemy artyleryjskie lepsze od

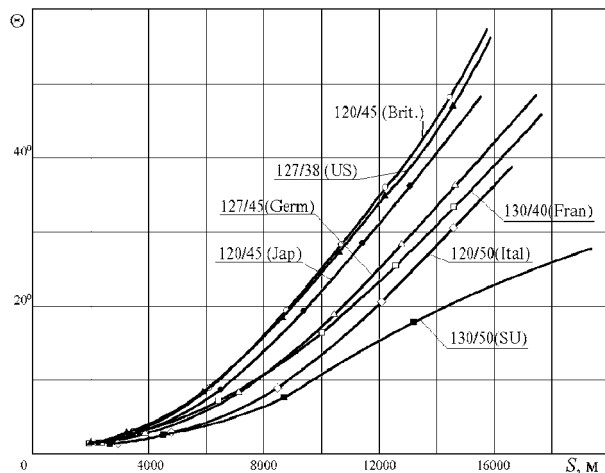
zagranicznych pod względem wszystkich parametrów, poza jednym – żywotnością lufy. I ten ostatni parametr ewidentnie przekreślał wszystkie inne zalety, bowiem dopuszczalna liczba wystrzałów artylerii okrętowej była porównywalna z zapasem amunicji!

Na rys. 1 zaprezentowano porównanie kątów padania dla dział niszczycieli. Jak wiadomo, kąt padania w pierwszym rzędzie określa prawdopodobieństwo trafienia przeciwnika. Choć faktycznie tą zależność opisuje funkcja ierft (jako skutek prawa Haussa przy trafieniu pocisku), a za pierwsze przybliżenie można uznać jej bezpośrednie prawdopodobieństwo.

Jak wynika z rysunku największa płaskotorowość trajektorii była znów – taka jak radzieckim działem, co powtarzam raz jeszcze – nie dziwiło. Japońskie dział posiadało najlżejszy pocisk wśród swoich zagranicznych odpowiedników i tym samym dla zapewnienia płaskotorowości trajektorii Japończycy musieli zapewnić jak największą prędkość początkową. Jednak lekki pocisk łatwiej wyhamowywał na swej trajektorii. W tej sytuacji ta niewielka przewaga, jaką posiadał na relatywnie krótkim początkowym odcinku (przy małym

zasięgu), przy dwóch i więcej kilometrach zanikała całkowicie. Na średnich i długich dystansach płaskotorowość trajektorii japońskiego dział przewyższała jedynie brytyjski i amerykański odpowiednik (to znaczy działa swych podstawowych potencjalnych przeciwników), ustępując wszystkim pozostałym. Przy czym przewaga ta nie przekraczała 5%.

System	Państwo	Prędkość w m/s	Masa pocisku kg	Donośność m, przy kącie podniesienia	Współczynnik kształtu odniesieniu do prawa Siacchi
120/45 Mk I, Mk II	Wlk. Brytania	814	22,70	14 450 / 30	0,820
130/40 Model 1924	Francja	725	34,85	18 700 / 35	0,604
127/45 SK C/34	Niemcy	830	28,00	17 400 / 30	0,664
120/50 Model 1926	Włochy	950	23,15	22 000 / 45	0,620
120/45 Type 3	Japonia	825	20,41	16 000 / 33	0,664
130/50 B 13	ZSRR	870	33,40	25 730 / 45	0,519
127/38 Mk 12	USA	762	25,04	15 300 / 35	0,728



Rys. 1. Zależność kąta padania od donośności

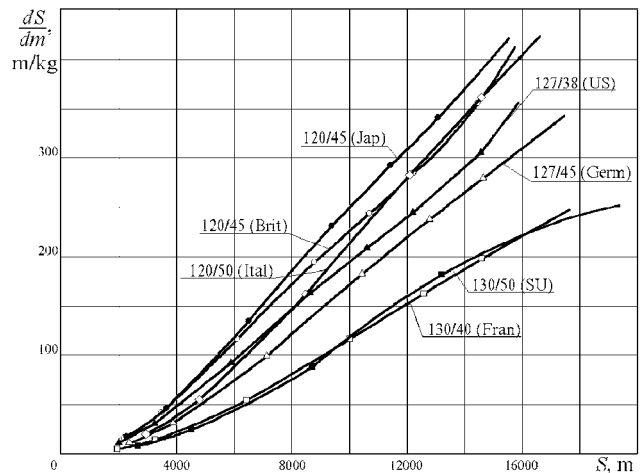
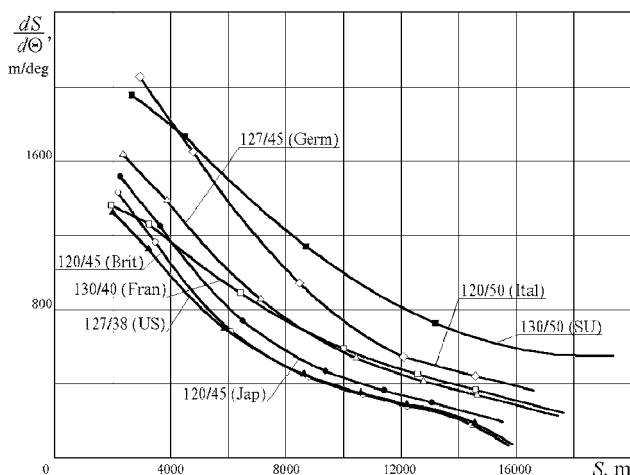
Z drugiej jednak strony, lżejszy pocisk był po prostu dla Japończyków życiową koniecznością, bowiem ładowanie dział w tym okresie prowadzono generalnie ręcznie, a ich średnie wskaźniki ergometryczne były znacznie niższe od nacji europejskich. Stąd też wyjście: mniejszym Japończykom potrzebny był lżejszy pocisk.

O ile ograniczyć się tylko do tego przeglądu, to wynika iż rzeczywiście japońskie działo było lepsze od dział konkurentów w basenie Pacyfiku.

Dokonyamy jeszcze także porównania poprawek balistycznych. Wszystkie poprawki wyliczono zgodnie z autorskim programem dla warunków standardowej atmosfery (ГОСТ 4401-81). Rzeczywisty sens tych poprawek jest następujący:

- Poprawka na kąt wyniosłości – wrażliwość działa na kołysanie okrętu. Choć pierwsze urządzenia kierowania ogniem artyleryjskim pojawiły się mniej więcej w tym czasie, na niszczycielach zaczęto je montować dopiero po wojnie. Cel ostrzału zamykał się w tych urządzeniach, gdy okręt znajdował się na równej stępce i tym samym likwidował skutki kołysania. W latach 20-tych wszystko to znajdowało się jeszcze w stadium eksperymentów i doświadczeń. W tym przypadku japońskie działo ustępowało działom swych potencjalnych przeciwników, przy czym ta rozbieżność osiągała dystans 50 m na każdy stopień kąta wyniosłości, co gwaran-

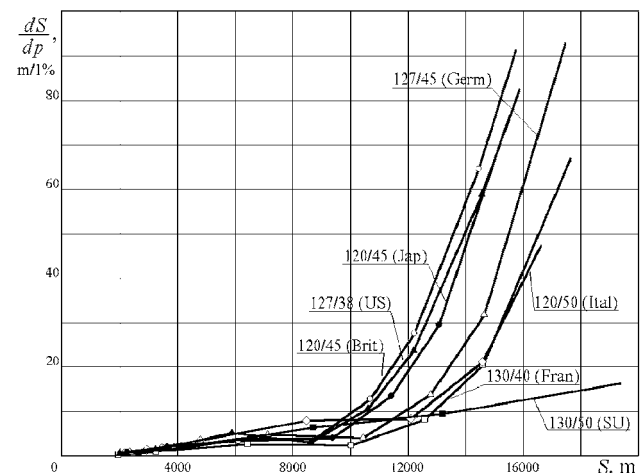
Poprawka na początkowy kąt wyniosłości (w metrach donośności na każdy stopień)



Poprawka na masę pocisku (w metrach donośności na każdy kilogram pocisku)

towało amerykańskim i brytyjskim niszczycielom mniejszy rozrzut pocisków w przypadku walki w warunkach sztormu.

- Poprawka na masę pocisku – wrażliwość działa na technologię wytwarzania pocisków. Jak wiadomo, bardziej nowoczesne procesy technologiczne gwarantują mniej dopuszczalnych błędów, a w efekcie mniejsze wahania masy pocisków. Również pod tym względem Japończycy ustępowali wszystkim. Mało tego, że w okresie przedwojennym japońskie procesy technologiczne należały do najbardziej prymitywnych wśród wszystkich mocarstw, to japońskie działo dają jeszcze największą poprawkę na masę pocisku! Przy czym ta poprawka była łatwo korygowana za pomocą „Tablicy Strzelań”, a rzeczywista masa pocisku była zwykle na nim oznaczana.

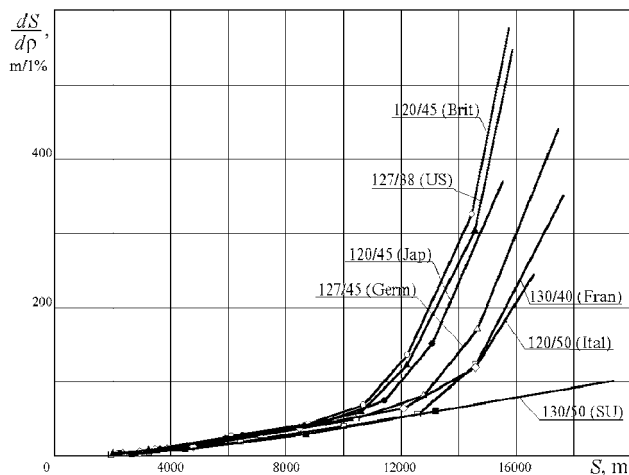


Poprawka na ciśnienie atmosferyczne (w metrach donośności na 1% zmiany ciśnienia)

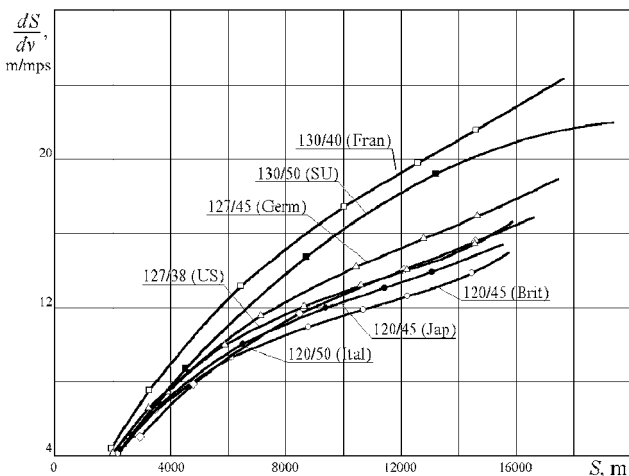
- Poprawka na ciśnienie atmosferyczne. W tej materii Japończycy wyglądają niewiele lepiej od swych przeciwników w wojnie na Oceanie Spokojnym. Znaczenie tej poprawki było rzeczywiście niezbyt duże, bowiem ciśnienie atmosferyczne zmieniało się relatywnie powoli, dzięki czemu można było je uwzględnić dostatecznie dokładnie.

- Poprawka na gęstość atmosfery pokazuje faktycznie wrażliwość działa na warunki meteorologiczne, bowiem obecność deszczu czy śniegu prowadziła do zwiększenia gę-

Czy działa Fubuki były najlepsze na świecie?



Poprawka na gęstość powietrza (w metrach donośności na zmianę gęstości o 1%)



Poprawka na prędkość początkową (w metrach na każdy m/s prędkości początkowej)

stości powietrza. Ta poprawka w odróżnieniu od ciśnienia atmosferycznego, była trudna do uwzględnienia, bowiem nagle deszcze i śniegi były rozpowszechnione na akwenie Pacyfiku. I w tym względzie japońskie działo posiadało niewielką przewagę nad swoimi potencjalnymi przeciwnikami.

• Poprawka na prędkość początkową faktycznie ukazuje wrażliwość na masę ładunku miotającego, bowiem ładunek prochu bliższy górnej granicy dopuszczalnej prowadził do zwiększenia prędkości początkowej, a dolnej granicy – do jej zmniejszenia. O ile ten punkt można łatwo określić za pomocą „Tablicy Strzelań”, to warunki przechowywania ładunków miotających – już trudno prognozować. A przykładowo, zawilgocenie ładunków miotających prowadziło do obniżenia prędkości początkowej. Poza tym, naruszenie warunków przechowywania mogło prowadzić do rozproszenia lub na odwrót do zapieczętowania ziaren ładunku prochowego, co również skutkowało zmianą prędkości początkowej pocisku. W zakresie tej poprawki japońskie działo było nieco lepsze od amerykańskiego i niewiele gorsze od brytyjskiego.

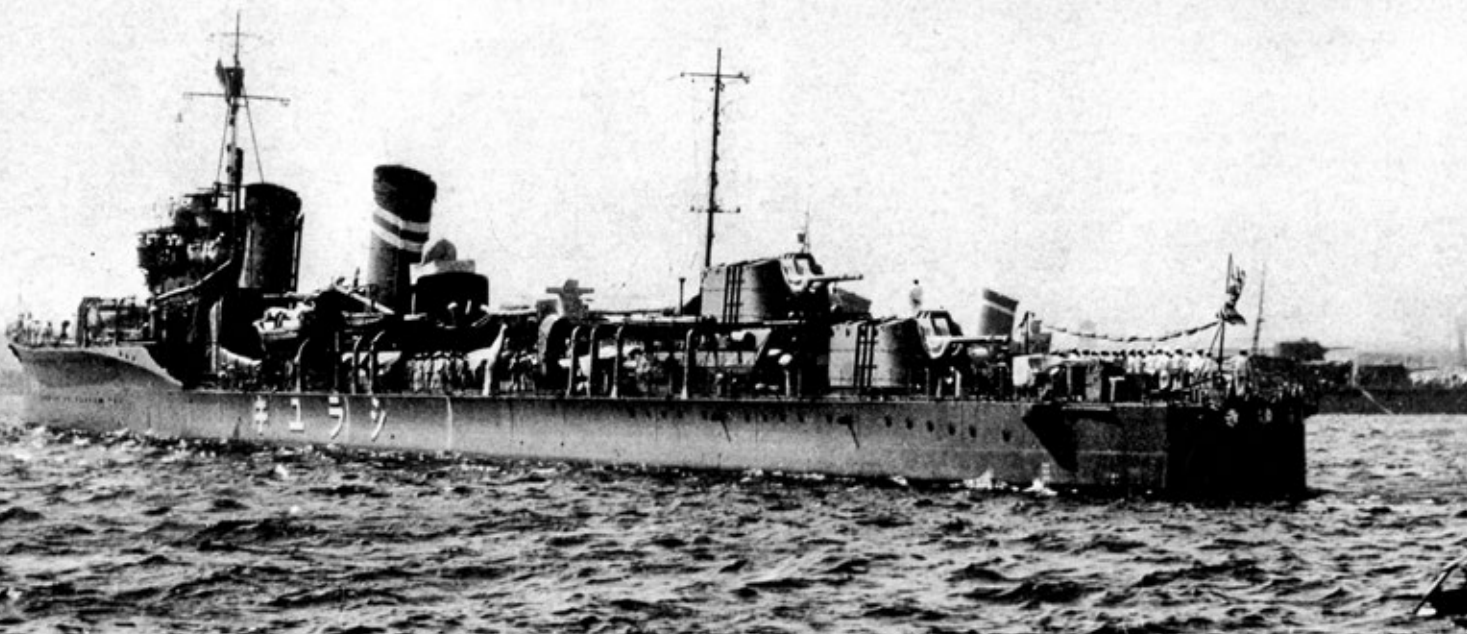
Z przedstawionych wyżej poprawek wynika, że japońskie działo pod pewnymi względami ustępowało, a w innych przewyższało amerykański model, jednak generalnie jego balistyka była nieco lepsza. Co się takiego stało? Czemu więc Amerykanie nie zdołali zbudować odpowiedni model działa?

Jak to dziwnie nie zabrzmiało, lecz do lat 20-tych ubiegłego stulecia, a dokładniej po zakończeniu I wojny światowej, czysto balistyczne parametry utraciły swoją aktualność. Najprawdopodobniej jako pierwsi odczuli to Amerykanie. Stworzyli oni naprawdę rewolucyjne działo, w równym stopniu przystosowane do prowadzenia ognia do celów morskich jak i powietrznych. Półautomatyczny zamek pozwalał na osiąganie znacznej szybkostrzelności, dochodzącej do 22 wystrzałów na minutę! Oczywiście było to możliwe z odpowiednio wyszkoloną obsługą. Normalna szybkostrzelność wynosiła około 15 wystrzałów na minutę, więc też była niezła. Praktycznie cała konstrukcja działa podporządkowana była szybkości prowadzenia ognia. Tym samym Japończycy posiadający lepszą balistykę od swych przeciwników, mocno tracili na ręcznym ładowaniu swego działa. Mało tego, uważali ręczne ładowanie za swego rodzaju walor, licząc na to, że w boju cała ta automatyka szybko okaże się niesprawną. Zrozumiałe, że japońskie poglądy z lat 20-tych zostały później zweryfikowane, lecz czas okazał się już stracony. ●

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

Tym razem niszczyciel *Shirayuki* prezentuje rufowe wieże artylerii głównej.

Fot. „Maru Special”





część III

„Wiatry”, „Poeci” i „Żołnierze” – niszczyciele typów „Maestrale”, „Oriani” i „Soldati”

Krótką kroniką służby

Niszczyciele typów „Maestrale”, „Oriani” i „Soldati” w okresie II wojny światowej były najnowocześniejszymi jednostkami swojej klasy stanowiącymi podstawę sił torpedowych Regia Marina. Uczestniczyły one we wszystkich starciach i ważniejszych operacjach prowadzonych przez włoską flotę. W związku z tych szczegółowy opis ich kariery bojowej stanowił by rzeczywiście opowiadanie historii morskich działań na Morzu Śródziemnym, zupełnie nieuprawnione na łamach publikacji prasowej. W związku z tym ograniczymy się jedynie do zaprezentowania krótkiej kroniki służby każdej jednostki.

Typ „Maestrale”

Maestrale

W roku 1936 *Maestrale* i *Grecale* odbyły rejs zagraniczny po wodach zachodniej części Morza Śródziemnego odwiedzając porty Monaco, Palma-de-Majorca, Barcelona, Valencia i Tanger. Po powrocie *Maestrale* odbył krótki rejs wokół wysp Archipelagu Toskańskiego z premierem Benito Mussolini na pokładzie, a następnie uczestniczył w akcji ratunkowej statku *Vulcano*, po czym towarzyszył zespołowi okrętów greckiej marynarki wojennej prze-

wożących prochy monarchy z Brindisi do Pireusu. Niszczyciel operował na wodach hiszpańskich w czasie rozpoczętej w tym kraju wojny domowej: w roku 1937 przebywał jako „rezydent” w Ceucie i Tangerze, a w 1938 odbył 12 rejsów ku brzegom Hiszpanii. W lipcu 1939 uczestniczył w wizycie krążowników I dywizji w Hiszpanii i Portugalii, po czym trafił do uczelni morskiej jako jednostka szkolna. Funkcję tę pełnił do momentu wybuchu wojny.

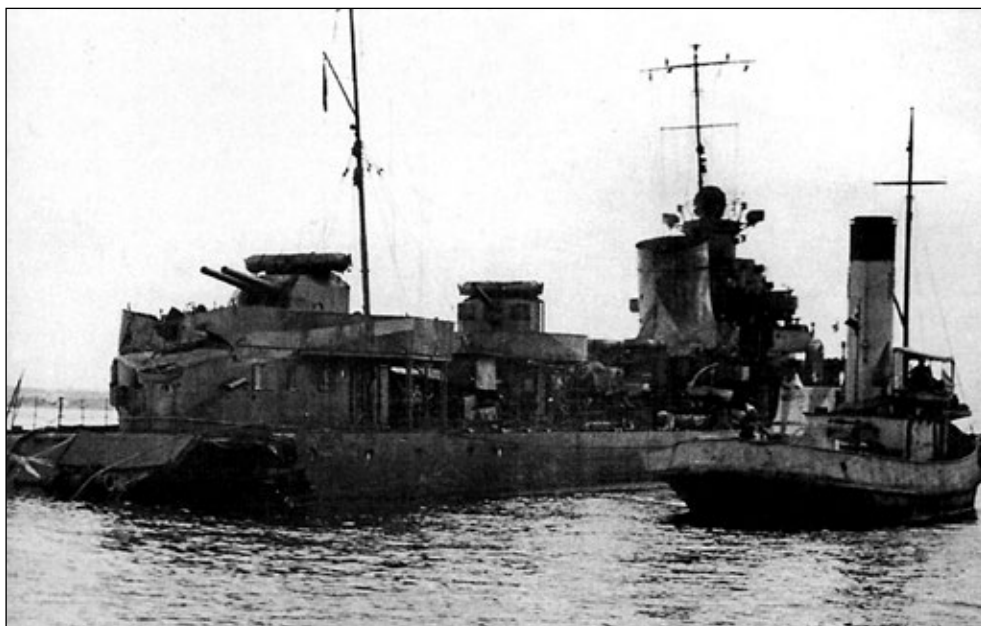
Do chwili rozpoczęcia wojny *Maestrale*, wraz ze swymi „bliźniaczymi” okrętami wchodził w skład 10 dywizjonu niszczycieli. W trakcie pierwszego roku wojny, jednostka przede wszystkim uczestniczyła w eskortowaniu konwojów i dużych okrętów nawodnych, w szczególności między 27 lipca a 1 sierpnia 1940 10 dywizjon niszczycieli w pełnym składzie wziął udział w operacji „TVL”, obejmującej równoczesne przeprowadzenie do Afryki Północnej 3 konwojów.

8 listopada 1941 okręt pod dowództwem kmdr Ugo Bisciani przewodził eskorcie nieszczęsnego konwoju „Duisburg”, rozgromionego przez brytyjski Force „K”. W starciu niszczyciel został uszkodzony, tracąc możliwości ruchu, lecz po drobnym remoncie w dniach 1-2 grudnia wraz z *Gio-*

berti przetransportował 50 t benzyny z Patras do Derry. Później wziął udział w operacjach konwojowych „M.42”, „M.43” i I Bitwie z Zatoce Syrta (17 grudnia 1941). W czasie operacji „K.7” 21-22 lutego 1942 niszczyciele *Maestrale*, *Scirocco*, *Usodimare*, *Pessagno* i torpedowce *Circe* eskortowały transportowce *Giordani*, *Lerici* i *Monviso* z Korfu do Trypolis.

15 sierpnia 1942 *Maestrale* (d-ca kmdr Pontremoli) wyszedł z Neapolu eskortując statek *Pilo*, kierując się do Trypolis. Po przejściowym postoju w Trypolisie, rankiem 17-go zespół został zaatakowany przez brytyjskie samoloty. Transportowiec został trafiony torpedą, zatrzymał się i nabrał 30° przechył. *Maestrale* wziął statek na hol i podjął próbę doprowadzenia go do Trypolis. Już o godz. 00:10 następnego dnia brytyjski okręt podwodny *P-44* (d-ca lt [pol. kpt.] Barlow) zdołał posłać *Pilo* na dno. Na szczęście, zginął tylko 1 członek jego załogi.

W październiku 1942 niszczyciel uczestniczył w eskortowaniu kilku konwojów, jednak najbardziej pamiętnym było przeprowadzenie zbiornikowca *Panuco* (18-20 października), który został ciężko uszkodzony w wyniku ataków nieprzyjacielskiego lotnictwa i musiał powrócić do Tarentu.



Maestrale z oderwaną rufą w Bizercie, 10 stycznia 1943 roku.

Fot. Franco Bargoni

25 listopada *Maestrale* i *Folgore* uratowały rozbitków ocalałych z transportowca *Citta di Napoli*, który wszedł na minę na północ od San-Vito.

W dniu 8 stycznia 1943 *Maestrale* (kmdr Nicola Bedeschi) wyszedł w swój ostatni rejs w ramach eskorty konwoju zmierzającego z Neapolu do Tunisu. 9 stycznia o godz. 20:00 38 Mm na północny-wschód od Bizerty okręt wszedł na minę, postawioną przez brytyjski szybki stawiacz min *Abdiel*. Eksplozja oderwała rufową część kadłuba na długości 12 m – niemal do nadbudówki. Nisz-

czyciel *Corsaro*, który próbował udzielić pomocy, również wszedł na 2 miny i w ciągu ledwie kilku minut zatonął. Nazajutrz torpedowiec *Calliope* oraz holowniki *Vigoro* i *Porto Cesareo* odprowadziły uszkodzony *Maestrale* do Bizerty, skąd tydzień później torpedowiec *Animoso* odholował go do Neapolu¹⁶, a następnie do Genui na remont. Tam dotarły informacje o zawieszeniu broni zawartym z zachodnimi aliantami. 9 września 1943 *Maestrale* został zatopiony przez załogę w porcie Genua, by zapobiec jego przejęciu przez wojska niemieckie. Resztki okrętu zo-

stały wydobyte 24 lutego 1947 i sprzedane na złom.

Grecale

W roku 1936 okręt uczestniczył w rejsie zagranicznym po zachodniej części Morza Śródziemnego. Brał udział w działaniach floty włoskiej w czasie wojny domowej w Hiszpanii, odbył 12 rejsów ku brzegom tego kraju. W roku 1939 wchodził w skład zespołu towarzyszącego wizycie krążowników I dywizji w Hiszpanii oraz Portugalii, po czym trafił do uczelni morskiej jako jednostka szkolna.

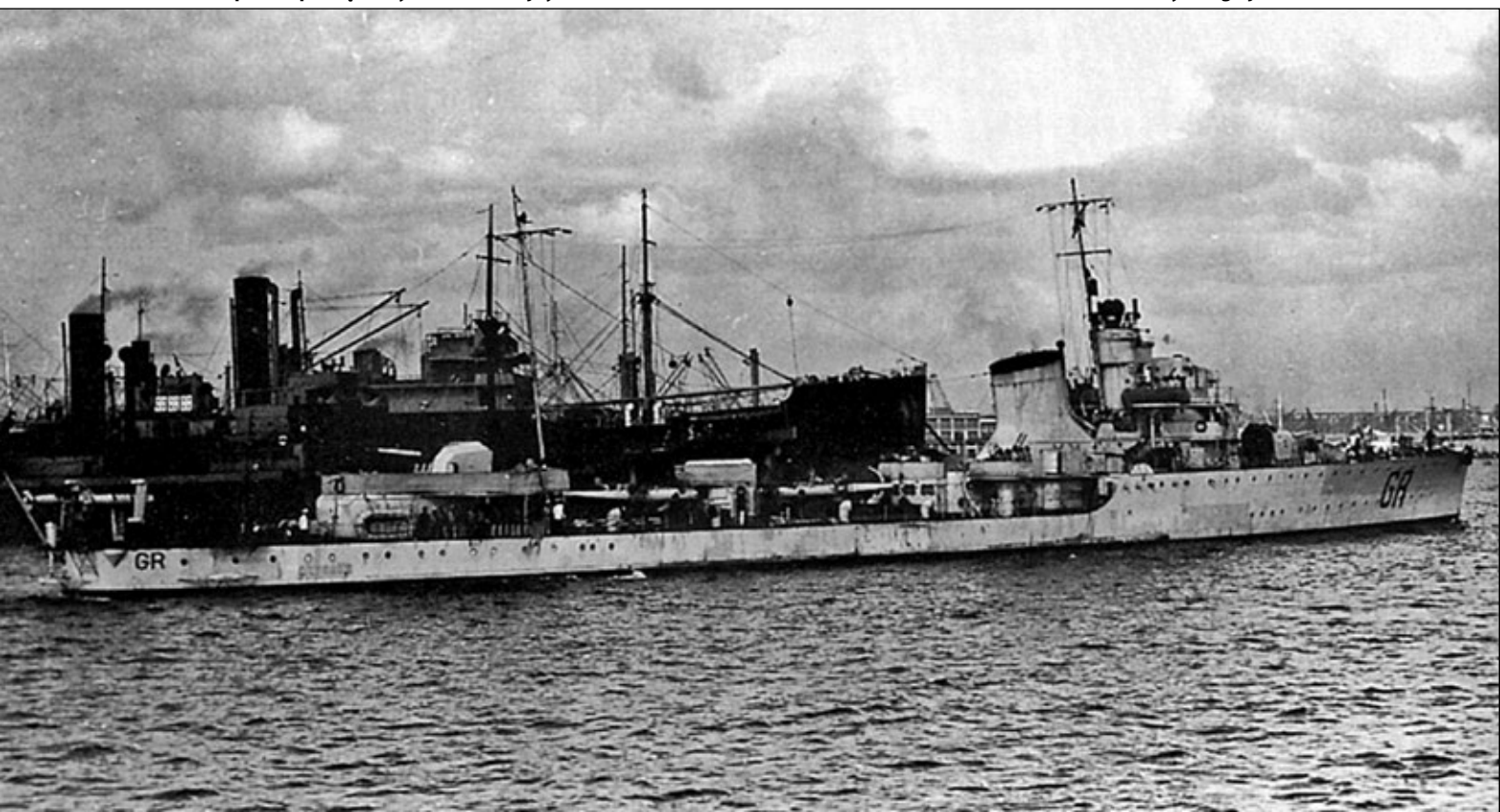
W latach 1940-1941 *Grecale* brał udział w działaniach bojowych w centralnej części

Morza Śródziemnego, eskortując konwoje i duże okręty nawodne. W trakcie operacji „TVL”, 30 lipca 1940, był atakowany przez brytyjski okręt podwodny *Oswald*, który odpalił bez powodzenia 3 torpedy (krótko potem został zatopiony przez niszczyciel *Ugolino Vivaldi*). W roku 1941 jednostka uczestniczyła w poniższych wydarzeniach:

- 14-20 kwietnia – przeprowadzał konwój „*Alicante*” (niemieckie statki *Alicante*, *Santa-Fe*, *Maritza*, *Procida* z Neapolu do Trypolisu wraz z nisz-

¹⁶ Ta operacja kosztowała włoską flotę utratę korwety *Procellaria*, która podoberwała się na minie 31 stycznia.

Fot. zbiory Sergieja Patianina



czycielami *Geniere*, *Camicia Nere* i torpedowcem *Pleiadi* - 22 czerwca – udzielał pomocy statkom konwoju „Ernesto”. W trakcie przejścia z Neapolu do Trypolisu konwój (transportowce *Ernesto*, *Col di Lana*, *Giulia*, *Tembien*, *Amsterdam* i niemiecki *Wachtfels*) został zaatakowany w Cieśninie Sycylijskiej przez brytyjskie bombowce. *Tembien* i *Wachtfels* zostały uszkodzone, jednak wzięte na hol przez torpedowce *Procione* i *Orsa*, które doprowadziły je do Pantellerii, a następnie *Grecale* i *Maestrale* zabezpieczyły ich powrót do Włoch,

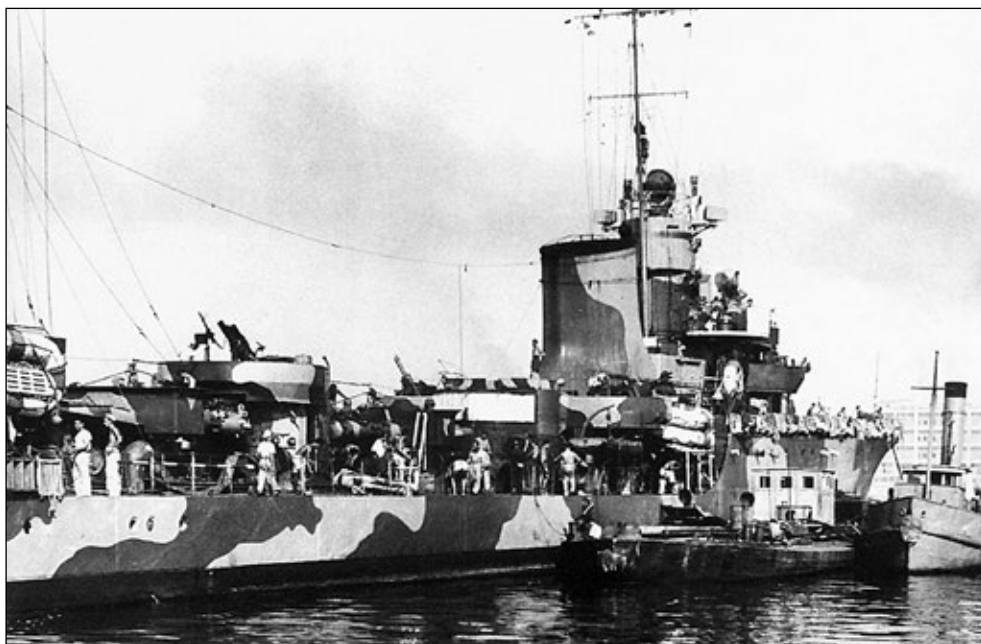
- 19-20 sierpnia *Grecale*, *Maestrale* i *Scirocco* eskortowały konwój „Marco Polo” na odcinku od Pantellerii do Trypolisu,

- w nocy na 9 grudnia 1941 w trakcie eskortowania konwoju „Duisburg”, niszczyciel został poważnie uszkodzony ogniem artyleryjskim brytyjskich krążowników, utracił zdolność ruchu i został odholowany z rejonu starcia przez niszczyciel *Oriani*.

Remont okrętu prowadzony przez arsenał w Tarencie trwał do marca 1942. Po jego ukończeniu, w dniach 16-18 marca, *Grecale* ubezpieczał przejście do Libii 2 statków. 22 marca niszczyciel wyszedł w morze w składzie zespołu adm. Jacchino, jednak około godz. 15:00 został uszkodzony przez sztorm i musiał zawrócić do Tarentu, nie biorąc udziału w II Bitwie w Zatoce Syrta.

Po zakończeniu napraw, w pierwszych dniach sierpnia 1942 *Grecale* wchodził w skład eskorty statków *Sestriere*, *Bixio* i *Ankara* w czasie ich przejścia do Libii. Okręty odparły atak amerykańskich bombowców B-24 i do wieczora 4 sierpnia dostarczyły swych „podopiecznych” do punktów przeznaczenia bez strat. Kilka dni później niszczyciel uczestniczył w operacji przeciw brytyjskiemu konwojowi „Pedestal”, w trakcie której udzielał pomocy krążownikowi *Attendolo*, storpedowanemu przez okręt podwodny *P-42*.

W końcu 1942 *Grecale* włączył się aktywnie do operacji zaopatrywania tunezyjskiego zgrupowania sił „Osi”. W dniach 4-7 października wraz z *Maestrale* i 2 torpedowcami uczestniczył



Grecale w Pireusie, 8 sierpnia 1942 roku. Dobrze widoczna haubica kal. 120 mm na środkowej platformie.
Fot. zbiory Mike Whitley'a

w przeprowadzaniu zbiornikowca *Panuco*, skierowanego do Trypolisu, jednak zawróconego do Tarentu po skutecznym ataku brytyjskiego samolotu torpedowego. Między 17 a 20 listopada niszczyciel eskortował z Neapolu do Trypolisu transportowce *Giulia*, *Chisone* i *Veloce*. 30 listopada – 1 grudnia *Grecale*, *Maestrale* i *Ascari* eskortowały jeden z konwojów skierowanych do Tunisu, musiały jednak zatrzymać się w Palermo po rozgromieniu innego włoskiego konwoju w rejonie ławicy Skerka. Rok zakończył się 3 rejsami do Tunisu (21, 22 i 24 grudnia) z żołnierzami na pokładzie.

W nocy na 3 stycznia 1943 Brytyjczycy przeprowadzili atak na port Palermo z wykorzystaniem „żywych torped” *Chariot*, dostarczonych przez okręty podwodne *Thunderbolt* i *Trooper*. Zdołały one zatopić statek *Viminale* i nieukończony krążownik *Ulpio Trajano*. Załoga jednej z „żywych torped” pozostawiła ładunki pod niszczycielem *Grecale*, torpedowcem *Ciclone* i transportowcem *Gimma*, jednak na szczęście dla Włochów ich zapalniki nie zadziałały.

12 stycznia o godz. 05:45 *Grecale* zderzył się z torpedowcem *Arden-te* 3 Mm od przylądka Punta-Baron (północne wybrzeże Sycylii). Torpedowiec zatonął, a niszczyciel miał odebraną część dziobową aż po nadbudówkę. Tym nie mniej zdołał dotrzeć o własnych siłach do Palermo, gdzie do 9 lutego przeprowadzono awaryj-

ny remont, po czym skierowano okręt do Genui celem jego dokończenia. Prace na pokładzie trwały do 31 sierpnia.

9 września *Grecale* w składzie głównych sił włoskiej floty przeszedł na Maltę.

W okresie współpracy z Aliantami niszczyciel eskortował konwoje na Dolnym (Południowym) Adriatyku, a w roku 1944 został przebudowany na nosiciel specjalnych środków szturmowych. 21 czerwca 1944 *Grecale* (kmdr por. Ponza di San-Martino) oraz kuter torpedowy *MS-74*, wyszły z Bastii i dostarczyły w rejon Spezia 2 miniaturowe kutry torpedowe, typu MTSM i parę „żywych torped” z brytyjsko-włoskimi załogami. Atak kutrów torpedowych, którymi dowodzili kpt. de la Penne i por. Cugia, zakończyły się niepowodzeniem, lecz załogi „żywych torped” zdołały zatopić w porcie zdobyty przez Niemców ciężki krążownik *Bolzano*.

Po zakończeniu wojny niszczyciel pozostał w składzie włoskiej floty, pokonując jeszcze 97 635 Mm w latach 1950-1954 został przebudowany i przebrojony na szybką fregatę (numer burtowy D 552), a w 1960 na okręt dowodzenia (numer burtowy F 556). 31 maja 1964 *Grecale* został rozbrojony i oddany do rezerwy, a 1 lipca 1965 skreślony ze stanu floty i sprzedany na złom.

Libeccio

Niszczyciel wziął udział w operacjach na wodach hiszpańskich (1936-



Libeccio ze zniszczoną wskutek kolizji rufą, 16 kwietnia 1941 roku. Fot. Franco Bargoni

1938) i okupacji Albanii (kwiecień 1939). W lipcu 1939 uczestniczył w rejsie w rejsie I dywizji, odwiedzając Palma, Lizbonę i Tanger.

W początkach II wojny światowej *Libeccio* wraz z innymi okrętami 10 dywizjonu niszczycieli, brał udział w szeregu operacji konwojowych. W czasie nalotu brytyjskiego lotnictwa pokładowego na Tarent w nocy 11 listopada 1940 okręt został uszkodzony w wyniku eksplozji w pobliżu bomby lotniczej. Uszkodzenia usunięto w początkach grudnia.

Rankiem 14 kwietnia 1941 w czasie eskortowania liniowca pasażerskiego *Esperia* z Neapolu do Palermo, *Libeccio* został przez niego staranowany w część rufową, odnosząc poważne uszkodzenia. Niszczyciel utracił zdolność poruszania się, a do jego kadłuba dostało się około 300 t wody. Został odholowany przez torpedowiec *Orione* do Pa-

lermo, a później do Neapolu i Genui, gdzie pozostawał w remoncie do końca sierpnia.

8 listopada 1941 *Libeccio* wchodził w skład eskorty konwoju „Duisburg”. W trakcie nocnego starcia z brytyjskimi krążownikami i niszczycielami nie odniósł uszkodzeń, lecz rankiem 9 listopada, po przeprowadzeniu ak-

cji ratowniczej na miejscu zatonięcia statków, został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny *Upholder* (lt-cdr [pol. kmdr ppor.]Wanklyn). Ciężko uszkodzony *Libeccio* został wzięty na hol przez niszczyciel *Euro*, jednak o godz. 11:18 zatonął w centralnej części Morza Jońskiego (36°50'N, 18°10'E). Jednostka została skreślona ze stanu włoskiej floty 18 października 1946.

Scirocco

Po wejściu do służby został czasowo przydzielony do dywizjonu zwiadowczego (scout) – lider *Luca Tarigo*, by następnie trafić do 10 dywizjonu niszczycieli. Aktywnie uczestniczył w operacjach na wodach hiszpańskich, odbywając 21 rejsów. W lipcu 1939 wziął udział w marszu I dywizjonu krążowników do Hiszpanii i Portugalii, by po powrocie do Włoch wzmocnić siły uczelni morskiej.

Od chwili rozpoczęcia II wojny światowej niszczyciel zajmował się eskortowaniem statków i dużych jednostek nawodnych na Morzu Śródziemnym. W końcu 1940 przeszedł remont bieżący. W dniach 10-11 kwietnia 1941 *Scirocco* ubezpieczał powrót do Neapolu konwoju „Maritza”, 21-24 kwietnia wraz z *Maestrale* eskortował lekkie krążowniki 4 dywizjonu (*Bande Nere* i *Cadorna*), ubezpieczające przejście z Włoch do Libii konwoju „Arcturus”, w dniach 11-13 maja realizował



Tonący Libeccio po storpedowaniu przez okręt podwodny Upholder, 9 listopada 1941 roku. Fot. Franco Bargoni



Scirocco w latach 1940-41. Dobrze widoczne na rufie parawany przeciwmìnowe i zrzutnie bomb głębinowych.

Fot. zbiory Aldo Fraccaroli'ego

wraz z *Maestrale* i *Alpino* analogiczne zadanie, ubezpieczając przejście konwoju „Victoria”. 19-20 sierpnia wchodził w skład eskorty konwoju „Marco Polo”, przy czym 20 sierpnia uratował 471 ludzi z liniowca pasażerskiego *Esperia*, storpedowanego przez brytyjski okręt podwodny *Unique*.

W okresie grudzień 1941 – styczeń 1942 *Scirocco* uczestniczył w ważniejszych operacjach konwojowych „M.43” i „T.18” wchodząc w skład grupy na czele z okrętem liniowym *Duilio*, w lutym 1942 – w operacjach „K.7”, a 7-9 marca w operacji „V.5”.

W czasie II bitwy w Zatoce Syrta, rankiem 22 marca 1942 *Scirocco* i *Geniere* wyszły z Tarentu, by dołączyć do eskadry adm. Iachino. O godz. 20:45 *Scirocco* sygnalizował drogą radiową, że z powodu awarii porusza się jedynie na jednej turbinie, a jego prędkość nie przekracza 14 węzłów. O godz. 20:54 niszczyciele otrzymały rozkaz zawrócenie, po czym skierowały na północ, a o 23:00 mogły zwiększyć prędkość do 20 węzłów. Wkrótce po północy niszczyciele utraciły kontakt z sobą, a o godz. 00:07 doszło na *Scirocco* do ponownej awarii w maszynowni, a dodatkowo silny sztorm spowodował, że prędkość spadła do 7 węzłów. O godz. 05:19 *Scirocco* (kmdr por. Francesco dell' Anno)¹⁷ utracił możliwość poruszania się i wkrótce został zalany falami. 23 marca około 05:45 okręt zatonął 150 Mm na wschód od Malty (35°50'N,

17°35'E). Trzy dni później wodnosamoloty ratownicze zdołały podnieść z morza jedynie 2 ocalałych członków załogi.

Scirocco został oficjalnie skreślony ze stanu włoskiej floty 18 października 1946.

Typ „Oriani”

Alfredo Oriani

Przedwojenna kariera *Oriani* polegała przede wszystkim na ćwiczeniach i manewrach. W maju 1938 towarzyszył królewskiemu jachtowi *Savoia*, na którego pokładzie monarcha odbył podróż do Libii. W kwietniu 1939 uczestniczył w interwencji w Albanii, a latem w rejsie I dywizji do Hiszpanii i Portugalii, odwiedzając Palmę, Lizbonę i Tanger.

Kariera *Oriani* w czasie II wojny światowej była na swój sposób unikalna, bowiem okręt brał udział praktycznie we wszystkich ważnych morskich bojach na Morzu Śródziemnym: w rejonie Punta-Stilo (9 lipca 1940), Teulada (27 listopada 1940), Matapan (28 marca 1941), I (17 grudnia 1941) i II bitwie w Zatoce Syrta (22 marca 1942), operacji przeciw konwojom „Harpoon” (lipiec 1942) i „Pedestal” (sierpień 1942). Do czasu zawieszenia broni okręt wychodził w morze 168 razy pokonując około 57 tys. Mm, a później – kolejne 143 wyjścia i ponad 40 tys. Mm.

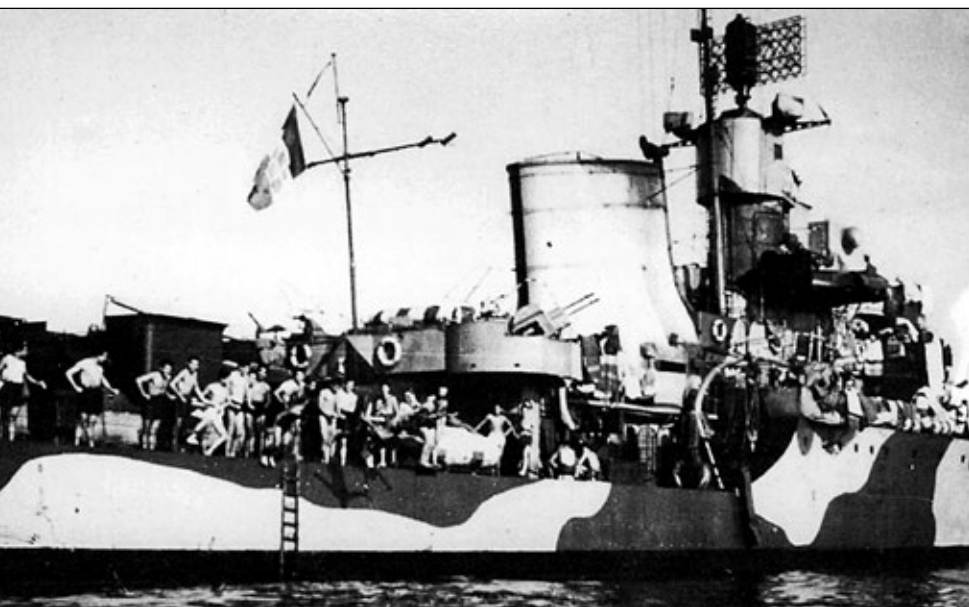
W czasie Bitwy pod Matapan *Oriani* wchodził w skład okrętów skierowanych na pomoc uszkodzone-

mu krążownikowi *Pola*, które dostały się pod skoncentrowany ogień brytyjskich okrętów liniowych. Zamykający kolumnę *Oriani* został uszkodzony ogniem artyleryjskim, zdołał się jednak skryć w zasłonie dymnej postawionej przez *Carducci*. Przy próbie wyjścia do ataku torpedowego, niszczyciel otrzymał kilka trafień bezpośrednich (3 zabitych). Do rana z uwagi na zanieczyszczenie paliwa wodą jednostka utraciła zdolność ruchu, lecz w rezultacie udzielonej przez *Maestrale* i *Libeccio* pomocy, została odholowana do Augusty.

Wieczorem 4 sierpnia 1941 niszczyciel opuścił Neapol w składzie eskorty konwoju (statki *Aquitania*, *Castelverde*, *Ernesto*, *Nita* i *Nirvo*) kierując się do Trypolisu. 6 sierpnia około godz. 22:00 *Nita* został zaatakowany przez brytyjskie samoloty torpedowe i uszkodzony. *Oriani* i *Camicia Nere* oraz torpedowiec *Calliope* próbowały doprowadzić statek do libijskiego wybrzeża, jednak 7 sierpnia o 01:30 *Nita* został zaatakowany ponownie i zatopiony.

We wrześniu *Oriani* (kmdr por. Chinigo) był liderem eskorty konwoju „Tembien”, którego przejście z Neapolu do Trypolisu kosztowało utratę statków *Caffaro* i *Nicolo Odero*.

¹⁷ Kmdr por. Francesco dell' Anno został uhonorowany Złotym medalem za żołnierskie męstwo, gdy dowodził niszczycielem *Da Mosto*, który 1 grudnia 1941 osłaniając uszkodzony zbiornikowiec, podjął nierówny bój z brytyjską eskadrą.



Alfredo Oriani w kamuflażu, 1943 rok. Widoczne działka kal. 20 mm. Fot. Franco Bargoni

18 października niszczyciele *Folgore* (lider), *Oriani*, *Gioberti* i *Usodimare* wyszły z Neapolu do Trypolisu, eskortując transportowce *Beppe*, *Caterina*, *Probitas*, *Paolina* i *Marin Sanudo*. Rankiem 18-go *Beppe* został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny *Ursula*, zdołał jednak dojść do Trypolisu o własnych siłach. Około 22:30 *Caterina* została unieruchomiona po trafieniu torpedą w przedział maszynowy. *Oriani* próbował wziąć statek na hol, który rankiem przewrócił się na lewą burtę i poszedł na dno.

Włoskie niszczyciele w Palermo, 14 czerwca 1942 roku. Na pierwszym planie *Alfredo Oriani*, za nim *Ascari*, z lewej *Ugolino Vivaldi*. Na redzie widoczne *Nicolo Zeono* i *Lanzerotto Malocello*. Fot. Franco Bargoni

W początkach listopada *Oriani* uczestniczył w eskortowaniu nieszczęsnego konwoju „Duisburg”. W starciu niszczyciel nie został uszkodzony, by później odholować uszkodzony *Maestrale* do Crotone. W końcu 1941 – początkach 1942 okręt uczestniczył w operacjach konwojowych „M.42”, T.18”, „K.7” i „V.5”, a także obu bitwach w Zatoce Syrta.

W czasie starcia koło wyspy Pantelleria 15 czerwca 1942 *Oriani* był liderem 11 dywizjonu niszczycieli (kmdr Pontremoli), dobijając torpedami

uszkodzony zbiornikowiec *Kentucky* oraz uczestnicząc w zatopieniu transportowca *Burdwan*. W sierpniu okręt wziął udział w operacji przeciwko konwojowi „Pedestal”, a następnie został wyposażony w radar „De.Te.” i aż do zawarcia zawieszenia broni operował na Morach Tyrreńskim i Liguryjskim.

8 września 1943 *Oriani* w składzie floty przeszedł na Maltę, by następnie do 25 czerwca 1945 działać na korzyść Aliantów. Już 19 września *Oriani* (kmdr por. Scammacca) wraz z *Legionario* wysadził grupę brytyjsko-amerykańskich komandosów w Ajaccio (Korsyka). W końcu października eskortował udające się do Freetown krążowniki *Duce Degli Abruzzi* i *Duca D'Aosta*, a 2 maja 1944 wraz z *Granatiere* odpierał atak niemieckich kutrów torpedowych u ujścia rzeki Drin. Należy zauważyć, że do *Oriani* należał rekord wśród włoskich niszczycieli zarówno w liczbie wyjść w morze jak i liczby pokonanych mil morskich we współpracy z Aliantami.

Po zakończeniu wojny w Europie *Oriani* pozostawał w składzie czynnej floty, jednak decyzją Konferencji Paryskiej 1947 roku podlegał przekazaniu Francji na poczet reparacji wojennych i otrzymał numer O.3. 8 sierpnia 1948 okręt został w Tulonie przejęty przez francuską załogę i przemianowany na *D'Estaing* (numer burtowy T 15).





Giosue Carducci i Vittorio Alfieri w basenie wyposażeniowym stoczni, Livorno - początek 1937 roku.

Fot. Franco Bargoni

Z uwagi jednak na znaczne zużycie mechanizmów okrętu nie otrzymał on statusu operacyjnego i był wykorzystywany jako źródło części zapasowych, a w roku 1954 skreślony z listy floty i sprzedany na złom.

Vittorio Alfieri, Giosue Carducci

Oba te okręty połączył ich tragiczny los. W okresie przedwojennym oba eskortowały królewski jacht *Savoia* na trasie do Libii (maj 1938), uczestniczyły w wysadzeniu włoskiego desantu w Durazzo (kwiecień 1939), zagranicznym rejsie I dywizji do Hiszpanii

Giosue Carducci w początkowym okresie wojny.

i Portugalii (lipiec 1939), a od początku wojny – w bitwach pod Punta-Stilo (9 lipca) i przylądkiem Teulada (27 listopada). W końcu grudnia 1940 – początkach stycznia 1941 *Alfieri* i *Carducci* brały udział w ostrzale brzegowych pozycji na granicy grecko-albańskiej.

W trakcie Bitwy pod Matapan 28 marca 1941 oba niszczyciele dostały się pod skoncentrowany ogień brytyjskich okrętów. *Alfieri* (kmdr Toscano), który szedł na czele kolumny o 22:30 został nakryty salwą dział głównego kalibru okrętu liniowego *Barham*, odnosząc

poważne uszkodzenia i tracąc zdolność ruchu. Niszczyciel zdołał jeszcze odpalić 3 torpedy – bez rezultatu. Około godz. 23:15 jednostka przewróciła się i poszła na dno z 211 członkami załogi.

Carducci (kmdr por. Ginoccio) zabezpieczał zasłoną dymną uszkodzone krążowniki, jednak około 23:00 został zaatakowany przez niszczyciele *Stuart* i *Havock*. O 23:11 jedna z wystrzelonych przez *Havock* torped trafiła włoski okręt, który o 23:30 eksplodował i zatonął z 169 członkami załogi.

Fot. zbiory Manasa Iksanowa





Vincenzo Gioberti na redzie Tarentu, lata 1939-40.

Fot. Franco Bargoni

Współrzędne miejsca zatonięcia jednostek 35°21'N, 20°57'E.

Dowódca 9 dywizjonu niszczycieli kmdr Salvatore Toscano i starszy mechanik Alfieri kpt. inż. Giorgio Moduno zostali pośmiertnie odznaczeni najwyższym włoskim odznaczeniem – „Złotym medalem za żołnierskie męstwo”.

Oba niszczyciele zostały oficjalnie skreślone ze stanu włoskiej floty 18 października 1946 roku.

Vincenzo Gioberti

W okresie przedwojennym *Gioberti* wziął udział w paradzie morskiej na cześć Adolfa Hitlera (5 maja 1938), eskortował królewski jacht *Savoia* do Libii (maj 1938), wziął udział w wysadzeniu włoskiego desantu w Durazzo (kwiecień 1939) oraz rejsie I dywizji do Hiszpanii i Portugalii (lipiec 1939).

W składzie 9 dywizjonu niszczycieli *Gioberti* uczestniczył w starciach koło Punto-Stilo i Teulada, 29-30 grudnia ostrzeliwał obronne pozycje nadbrzeżne na granicy grecko-albańskiej. W trakcie Bitwy pod Matapan 28 marca 1941 okazał się jedynym okrętem dywizjonu, który nie został uszkodzony.

Później *Gioberti* zajmował się przede wszystkim eskortowaniem konwojów, w tym wojskowych. 25 czerwca wchodził w skład eskorty transatlantyków *Oceania*, *Neptunia*, *Esperia* i *Marco Polo* na trasie z Neapolu do Trypolisu. Z powodu ataku brytyjskich samolotów torpedowych konwój musiał za-

wrócić do Tarentu, lecz po 2 dniach zdołał pomyślnie ukończyć rejs.

19-20 sierpnia w czasie przeprowadzania do Libii konwoju „Marco Polo”, na *Gioberti* podniesiono znak kadm. Amadeo Nomis di Pollone. Wieczorem 19-go na północ od Pantellerii statki zostały zaatakowane przez brytyjskie okręty podwodne *Urge* i *Unbeaten*, przy czym ten ostatni zdołał storpedować *Esperia*. Liniowiec utrzymywał się na powierzchni kontynuując rejs, jednak na podejściach do Trypolisu został zaatakowany przez okręt podwodny *Unique*, trafiony 3 torpedami, w wyniku czego zatonął. Niszczyciele eskorty zdołały uratować 1139 z 1170 znajdujących się na pokładzie ludzi.

Po mniej niż miesiącu – 16 września – *Gioberti* objął funkcję lidera eskorty nieszczęsnego konwoju „Duisburg”, z którego składu brytyjski okręt podwodny *Upholder* zdołał zatopić liniowiec *Oceania* i *Neptunia*. Trzeba wspomnieć, że krótko przed tym wydarzeniem *Gioberti* i *Da Recco* nawiązały kontakt z niezidentyfikowanym okrętem podwodnym, który zaatakowały bez widocznych rezultatów. *Gioberti* wyróżnił się w trakcie podjętej akcji ratowniczej, podejmując z morza 582 ludzi z zatopionych liniowców.

Między 19 a 21 listopada 1941 niszczyciel eskortował konwoje „Alfa” i „S”, a 1-2 grudnia wraz z *Maestrale* dostarczył z Patras do Dorny 50 t benzyny w beczkach, przejętej z niemieckiego statku *Bellona*. W grudniu *Gioberti*

uczestniczył w operacji „M.42” i I Bitwie w Zatoce Syrta, działając wraz z *Maestrale* i *Oriani* w składzie 3 dywizji krążowników kadm. Parona. W pierwszych dniach stycznia 1942 wziął udział w operacji „M.43”, działając w grupie bezpośredniego ubezpieczenia na czele z okrętem liniowym *Duilio*.

W drugiej połowie lutego 1942 okręt przeszedł remont i modernizację w arsenale Spezia, by w maju powrócić do służby. W czasie „Czerwcowej Bitwy Konwojowej” niszczyciel operował w ramach eskadry kadm. Da Zara, jednak z powodu awarii siłowni nie mógł uczestniczyć w Bitwie koło Pantellerii. 17 sierpnia eskortując zbiornikowiec *Pilo*, *Gioberti* odparł silny nalot brytyjskiego lotnictwa, lecz na pokładzie zginęli wszyscy oficerowie, poza dwoma. Dowódca okrętu kmdr por. Burgos został poważnie ranny, w związku z czym niszczyciel do Trapani doprowadził por. Giulio Ruschi, który został za to wyróżniony „Krzyżem Wojennym”.

18 października 1942 z Neapolu wyszedł konwój transportowców *Beppe*, *Capo Orso*, *Titanio* i zbiornikowca *Saturno* eskortowany przez niszczyciele *Gioberti*, *Oriani*, *Ascari*, *Pigafetta*, *Da Noli*, *Da Verrazzano* oraz torpedowiec *Fabrizi*. Nazajutrz o 12:53 w pobliżu wyspy Lampedusa konwój został zaatakowany przez brytyjskie okręty podwodne, które zatopiły *Beppe* i *Da Verrazzano*. O godz. 16:19 druga z jednostek bezskutecznie atakowała *Saturno*, zaś wcześniej – około

15:30 *Gioberti* wykrył nierozpoznany okręt podwodny, który obrzucił bombami głębinowymi. Zauważono przy tym plamy paliwa na powierzchni morza. Odnosząc identyfikacji uczestników tego incydentu, po dzień dzisiejszy brak jednoznacznej opinii. Źródła włoskie uważają, że *Gioberti* zaatakował jeden z operujących przeciw konwojowi okrętów – *P-42* (lt [pol. kpt.] Mars), zaś drugi bezskuteczny atak przypisano bliźniaczce *P-37* (lt Stanley). Zgodnie z brytyjskimi danymi, powszechnie dostępnymi, *Beppe* i *Da Verrazzano* padły ofiarą *P-37*, a w pozostałych 2 epizodach uczestniczył *P-42*. Wątpliwości w tej mierze budzi fakt, czy uszkodzony okręt podwodny mógł pół godziny później przeprowadzić atak, co wydaje się raczej mało prawdopodobne.

Vincenzo Gioberti kontynuował działania operacyjne w strefie Cieśniny Sycylijskiej w początkach roku 1943. 10 stycznia udzielił pomocy załodze statku *Calino*, który poderwał się na minie na południe od od wyspy Capri, a 19 marca eskortował torpedowiec *Cassiopea*, holowany do Neapolu przez niszczyciel *Lampo*.

Po upadku Tunezji włoskie porty stały się przedmiotem masowych ataków brytyjsko-amerykańskich bombowców. 14 i 19 kwietnia *Gioberti* został poważnie uszkodzony w trakcie nalotów na Spezia.

9 sierpnia 1943 w trakcie przejścia z Spezia do Genui w składzie eskorty

***Vincenzo Gioberti* po storpedowaniu przez brytyjski okręt podwodny *Simoon*.**



***Vincenzo Gioberti* w Tunisie, 1943 rok.**

Fot. zbiory Siergieja Patianina

krążowników *Garibaldi* i *Duca D'Aosta* o godz. 18:35 *Vincenzo Gioberti* (kmdr Carlo Zampari)¹⁸ został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny *Simoon* (lt. Milner) 5 Mm na południe od przylądka Punta-del-Mesco. Niszczyciel zajmował pozycję na prawym – dalszym od napastnika – skrzydle szyku, lecz mimo ogłoszonego alarmu, nie próbował uchylić się od torpedy. Trafienie nastąpiło w część rufową, powodując eksplozję amunicji. Niszczyciel pokonał jeszcze około 500 m, po czym

zatonął. Część załogi została uratowana przez kutry torpedowe.

Vincenzo Gioberti był ostatnim z 43 włoskich niszczycieli, które zatoniły w trakcie działań wojennych. Ze stanu floty został skreślony jednocześnie ze swymi „bliźniakami” – 18 października 1946. (ciąg dalszy nastąpi)

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

18. Było to jego pierwsze wyjście w morze jako dowódcy niszczyciela.

Fot. Franco Bargoni



Pogrom konwoju PQ-17

część II

**Najważniejsza powinność
– uniknąć zniszczenia**

5 lipca - 6 lipca

*Lód ruszył na nas tak chyżo, że ów
straszliwy widok postawił nam włosy
na głowie.*

*Gerrit de Veer, Trzy podróże Wille-
go Barentsa na obszary arktyczne*

Dnia 5 lipca o 17:00 sytuacja przedstawiała się tak: spośród trzydziestu pięciu frachtowców, które wypłynęły z Islandii trzy zawróciły, zaś osiem już zatopiły niemieckie samoloty i okręty podwodne. Zginęło czterdziestu siedmiu oficerów i marynarzy marynarki handlowej, jednak tragedia nie osiągnęła jeszcze apogeum. Upłynęło bowiem zaledwie pół godziny, a sześć

kolejnych statków handlowych oraz zbiornikowiec marynarki wojennej *Aldersdale* zostało zaatakowanych przez bombowce i zatopionych lub opuszczonych przez załogi. Amerykański statek *Peter Kerr* przewożący żywność, czołgi i samoloty bombowe płonął na całej długości kadłuba, a przez pokryte warstwą ropy morze pośpiesznie oddalały się od niego wypełnione ludźmi łodzie ratunkowe.

Jednak *Peter Kerr* okazał się dla przeciwnika znacznie twardszym orzechem do zgryzienia niż większość pozostałych. Dwie godziny wcześniej frachtowiec zaatakowało aż siedem bombowców nurkujących, które rzuciły ogółem trzynaście torped, lecz on przetrwał ten nalot¹. Dowodzący statkiem kapitan Butler wiedział, że w sytuacji, w jakiej się znalazł uratować może go tylko zyzgakovanie, to-

też skierował swój frachtowiec niemal wprost na południe, nadając mu prędkość ponad jedenastu węzłów; następnie na przemian zwiększał i obniżał moc silników, sterując statkiem w ten sposób, żeby nie płynął on w linii prostej. Atak torpedowy trwał dwie godziny, wkrótce jednak z południowego wschodu nadleciały cztery bombowce nurkujące Junkers 88 i zaatakowały z pułapu ponad cztery tysiące stóp, czyli trzymając się znacznie poza zasięgiem artylerii przeciwlotniczej statku. Samoloty należały do V/KG.30, jednostki dowodzonej przez Williego Flechnera. Zrzuciły trzydzieści sześć bomb, uzyskując trzy bezpośrednie trafienia, które wzniciły pożary w ładowni nr 3 i w kabinie radiowej, a także zapaliły ładunek pokładowy. Pozostałe bomby spadły w pobliżu frachtowca: w następstwie działania fali uderzeniowej została uszkodzona maszyna sterowa i po rozszczelnieniu blach poszycia uległy zalaniu wodą przednie partie wnętrza kadłuba. Gdy stało się jasne, że pożarów nie będzie można opanować, Butler rozkazał załodze opuścić statek. Marynarze ewakuowali się w dwóch łodziach ratunkowych. *Peter Kerr* przez jakiś czas płonął, następnie wstrząsnęła nim eksplozja i zatonął; na morzu pozostały tylko dwie samotne szalupy. - *Chwała Bogu, że wcześniej przytroczyłem tego co trzeba kulasa!* - cieszył się głośno mechanik statkowy o drewnianej nodze².

Nad lotniskami w północnej Norwegii wreszcie opadła mgła i zaopatrzone w stałe podwozie z kołami Junkersy 88 mogły startować *en masse*; wszystkie trzy dywizjony KG.30 - ogółem sześćdziesiąt dziewięć junkersów - wzniosły się w powietrze: piloci zaczęli przepatrywać szeroką przestrzeń morza w poszukiwaniu rozproszonych frachtowców³. Po zlokalizowaniu statków atakowali je jeden po drugim⁴. Pierw-

1. Jeden z samolotów uczestniczących w tym ataku podniósł potem z morza pierwszych rozbitków z *Carltona*.

2. Wyciąg z oświadczeń złożonych przez rozbitków z *Petera Kerr*. Informacja uzyskana przez autora od Williama P. Connolly'ego, II oficera tego statku.

3. „Völkischer Beobachter”, 22 VIII.

4. Kapitan Willi Flechner został odznaczony Krzyżem Rycerskim, podobnie jak dowódcy eskadr, kapitanowie Erich Stoffregen (zginął 14 I 1943) i Konrad Kahl.

sze przekazane do Norwegii niemiec-
kie meldunki informowały o statkach
rozproszonych na przestrzeni stu trzy-
dziestu mil z północy na południe; nie-
które z nich, jak zaobserwowano, trzy-
mały się blisko granicy pól lodowych,
nie dysponując żadną zorganizowaną
obroną przeciwlotniczą⁵.

Tylko nieliczni kapitanowie potrak-
towali dosłownie przekazane im polece-
nie rozproszenia konwoju: przykładowo
J. Holmgren, kapitan amerykańskiego
statku *Hoosier*, otworzył zalakowaną
kopertę, przeczytał treść znajdującej się
wewnątrz kartki i wziął kurs na kolejny
punkt spotkania, którego współrzęd-
ne tam odnalazł, powodowany roz-
paczliwą nadzieją, że zastanie na miej-
scu cały konwój, jakimś czarodziejskim
sposobem sformowany na nowo⁶. Jed-
nak na dalekich północnych szeroko-
ściach geograficznych nie można zbyt-
nio polegać na wskazaniach kompasu
magnetycznego, toteż Holmgren osta-
tecznie zrezygnował i ruszył z pełną
prędkością ku północno-zachodniemu
wybrzeżu Nowej Ziemi. John Pascoe,
kapitan 5 203-tonowego frachtowca
Bolton Castle, popłynął na północny
wschód, żeby wyjść z zasięgu niemiec-
kich samolotów startujących z norwe-
skich baz; powodowani bardziej in-
stynktowną niechęcią do samotnego
przemierzania Arktyki, aniżeli świad-
omym zamiarem niepodporządko-
wania się rozkazowi o rozproszeniu
konwoju, kapitanowie dwóch innych
statków postanowili towarzyszyć *Bol-
ton Castle* - byli to holenderski *Paulus Potter* i amerykański 5 564-tonowy
frachtowiec *Washington*, którego oblu-
zowane w następstwie wcześniejszych
ataków blachy poszycia przepuszcza-
ły wodę. Kapitan tej ostatniej jednost-
ki obserwował wcześniej z konsternacją
i przerażeniem, jak „trawlerzy i okrę-
ty przeciwlotnicze pierzchały z naj-
większą szybkością” gdy powolne stat-
ki handlowe poszły w rozsypkę; uznał
wtedy, że im liczniejsze grupy utworzą
frachtowce, tym będą bezpieczniejsze.
Sissingh, kapitan holendra, poznał ka-
pitana Pascoe gdy ich statki, które sta-
ły obok siebie, załadowywano w Glas-
gow; obaj serdecznie się zaprzyjaźnili.
Sissingh obejrzał dokładnie brytyjski
frachtowiec - nie mogło nie uczynić
na nim wrażenia jego liczne uzbroje-
nie, między innymi czterocalowe dzia-
ło przeciw okrętom podwodnym, jeden

bofors, cztery oerlikony i cztery lekkie
karabiny maszynowe.

Początkowo płynął za nimi czwarty
statek, amerykański frachtowiec *Olopa-
na*. Weteran ów mógł rozwinąć najwy-
żej dziewięć węzłów, a ponieważ żaden
z kapitanów nie chciał zwalniać, żeby
dostosować się do tej prędkości, ame-
rykanin zaczął stopniowo pozostawać
w tyle, aż wreszcie zniknął za widno-
kregiem. Tymczasem gdy trzy pozostałe
jednostki napotkały na północy wcze-
snym rankiem na rozciągające się jak
okiem sięgnąć pola lodowe, polysku-
jące w promieniach słońca arktycznej
nocy polarnej. Kapitan Pascoe posta-
nowił skierować się na wschód, płynąc
wzdłuż granicy lodu, jednak z każdą
godziną takiego rejsu jednostki zbliżały
się do lotnisk niemieckich. „*Napływały
radiodepesze o zaatakowanych statkach.
Meldowano, że na naszym kursie czy-
ha wiele okrętów podwodnych i samo-
lotów torpedowych*” - zanotował oficer
uzbrojonych artylerzystów na *Washing-
tonie*⁷. W ładowniach 1 i 2 na lewej bur-
cie znajdowało się trzysta pięćdziesiąt
ton trójnitoluenu, toteż oficer ów za-
sugerował kapitanowi, żeby płynąć tuż
obok granicy pól lodowych, co pozwo-
li na uniknięcie ataku torpedowego z le-
wej burty.

O 05:00 obserwatorzy dostrzegli sa-
motnego Junkersa 88 lecącego na wy-
sokości około trzynastu tysięcy stóp.
Artylerzyści na *Bolton Castle* przygo-
towali się do obsadzenia stanowisk,
zrezygnowali jednak z ostrzelania
przeciwnika, ponieważ wydawało się,
że lotnik nie dostrzegł statków. Jed-
nak niebawem samolot wszedł w lot
nurkowy, kierując się ku *Washingtoni* - jego kara-
biny maszynowe terkotały zajadłe.
Pociski siekały nadbudówki stat-
ku; cała seria tra-
fiła w osłonę dzia-
ła, tuż obok głowy
oficera uzbrojo-
nych artylerzy-
stów; statek jednak
nie odniósł więk-
szych uszkodzeń.
Kapitan polecił
nadać sygnał ra-
diowy „atak lotni-
czy”, podając swo-
ją pozycję.

Pascoe wiedział jednak, że nieba-
wem nadleci więcej samolotów wezwa-
nych przez Junkersa. Nakazał przeto,
żeby wychylić za burtę łodzie ratun-
kowe, nie opuszczając ich jednak; ob-
liczył, że jeśli stanie się najgorsze, bę-
dzie dysponował co najmniej kilkoma
minutami, żeby nadzorować wejście
do szalup siedemdziesięciu maryna-
rzy i artylerzystów. Wezwał też bosma-
na i cieślę, którym powiedział w zaufa-
niu, że najprawdopodobniej ich statek
zostanie zatopiony w ciągu kilku na-
stępnych godzin; polecił im sprawdzić
na wszelki wypadek, czy szalupy za-
opatrzone są należycie w słodką wodę
i racje żywnościowe⁸.

Pół godziny później stało się oczy-
wiste, że jego przezorność była uza-
sadniona; obserwator po prawej bur-
cie zameldował, że nadlatują kolejne
junkersy. Samoloty należały do słyn-
nej trzeciej eskadry KG.30, dowodzo-
nej przez kapitana Hajo Hermanną,
translokowane specjalnie z Bardufoss
do Barnaku, najbardziej wysunię-
tej na północ bazy lotniczej w Euro-
pie. Jedna z maszyn zaatakowała lotem
nurkowym *Washingtona*; wybuchy
bomb podniosły na moment jego ka-

5. Meldunek zwiadowczy Piątej Floty Powietrznej do dowództwa Kriegsmarine.

6. Raport Armed Guard (uzbrojonych artylerzystów) z *Hoosiera*. Wszyscy kapitanowie otrzymywali w Islandii od oficera Naval Control Service zalakowaną kopertę zawierającą listę punktów zbornych wyznaczonych na trasie konwoju oraz jednostronicową „trasę dla maruderów”, która prowadziła albo z powrotem do Islandii, albo na Morze Białe. Kopia w archiwum amerykańskiej marynarki wojennej.

7. Raport Armed Guard (uzbrojonych artylerzystów) z *Washingtona*. Wyciąg z oświadczeń złożonych przez rozbitków z tego statku, 9 XI 1942.

8. Rozmowa autora z kpt. Johnem Pascoe, styczeń 1963.

Narada załóg bombowców Ju 88 przed wylotem przeciwko statkom konwojowi PQ-17.
Fot. Benno Wundshammer



dłub; do ataku przystąpiło natychmiast kilka innych samolotów. Załoga naliczyła ogółem dwadzieścia jeden wybuchów bomb w pobliżu statku. Unieruchomiona została maszynka sterowa, a frachtowiec zaczął nabierać wody, toteż kapitan Richert nakazał załodze opuścić jednostkę. Wysłano w eter radiodepeszę z informacją o ataku, podając aktualną pozycję statku.

Tymczasem kapitan Pascoe poddał się wyrokowi losu; gdy nadlatywały następne bombowce, nawet nie próbował wykonywać uników. Samoloty nie zaatakowały z jednego kierunku, lecz z kilku stron, na dobitkę lecąc na niejednakowej wysokości. Jeden z nich znurkował od słońca i zrzucił wiązkę bomb wprost na statek. Druga z trzech bomb przebiła pokrywę ładowni numer dwa, w której znajdowały się setki ton kordytu. *Bolton Castle* płynął przez chwilę spokojnie, jakby nieczuły na otrzymane trafienia; Pascoe nawet nie usłyszał wybuchów bomb w ładowni. Patrząc na morze przez iluminator na mostku, gdy nagle cały świat spowił zielony odbłask: kapitańska oślepił jaskrawy błysk, potem zaś ogłuszył go grzmot eksplozji, trwający kilka sekund, niczym łoskot potężnego wodospadu. Zapalił się kordyt - przy czym nie nastąpił gwałtowny i niszczący wybuch, tylko ładunek zapłonął „*niczym wielki fajerwerk*”. Ulokowani w szalupach marynarze z *Washingtona* ujrzeli wielki grzyb dymu wnoszący się w górę tam, gdzie znajdował się *Bolton Castle*, oddalony od nich o niespełna ćwierć mili, jednak modlitwy zamarły ludziom na ustach, albowiem gdy wiatr rozwiął obłok, frachtowiec nadal utrzymywał się na wodzie. Wysoka temperatura nadtopiła stalowe płyty kadłuba, a pokrywa luku po prostu zniknęła. „*Iluminatory na mostku kapitańskim wypaczyły się, powyginały i stopiły w żarze*”. Pascoe udał się na przód statku i spojrzał w głąb zięjącego czernią wielkiego otworu; pod nim złożono kordyt. Ładownia była pusta, słyszał jednak dochodzący gdzieś z dołu gwałtowny szum wdzierającej się wody.

Jednocześnie zrzucone bomby eksplodowały z obu stron trzeciego statku, 7 168-tonowego *Paulusa Pottera*, unieruchamiając jego maszynkę sterową⁹. Załoga frachtowca ewakuowała się w szalupach, podobnie jak zało-

ga *Bolton Castle*. W ciągu kilku minut zatopione zostały trzy jednostki, obojętne jednak bez ofiar w ludziach.

Tymczasem osiem junkersów obniżyło lot do zaledwie kilku stóp nad wodą i przeleciało triumfalnie z rykiem silników nad swoimi ofiarami, ostrzeliwując je pociskami zapalającymi, skulony w niewygodnej pozycji w kabinie jednego z bombowców korespondent wojenny Benno Wundshammer fotografował tę scenę¹⁰. Gdy samoloty odleciały, *Washington* zaczął płonąć, a *Bolton Castle* nabrął powoli znacznego przechyłu na rufę, po czym zatonął; *Paulus Potter* wydawał się nietknięty i nieuszkodzony. Płynący w pewnej odległości za nimi amerykański frachtowiec *Olopana*, choć był po ciężkich przejściach, nadal utrzymywał się na wodzie i nadal był obsadzony załogą, wszystko zaś dzięki fortelowi zastosowanemu przez jego doskonałego kapitana, Mervyna Stone'a. Gdy pół godziny wcześniej statek został zaatakowany przez samotnego Junkersa 88, nakazał on ludziom opuścić jednostkę w łodziach ratunkowych, pozostawił jednak na pokładzie załogę szkieletową; trzech marynarze wykonywali czynności całej zmiany w maszynowni, zaś II oficer obsługiwał ręczny ster na rufie. Dwaj inni marynarze przygotowywali do zrzuconia na fale ostatnie tratwy, na wypadek gdyby statek został trafiony. „*Brytyjczy artylerzyści jasno i niedwuznacznie zapowiedzieli, że będą bronić statku aż do końca*”; oni również pozostali na pokładzie. Kiedy nieprzyjacielski samolot przeleciał nad frachtowcem, po raz pierwszy, Stone nakazał, żeby na dziobie, śródkręciu i na rufie podpalić boje dymne: kilka minut później cały statek spowił gęsty, duszący dym, który mocno uprzykrzył życie II oficerowi obsługującemu odsłonięte stanowisko sterowe. Ostatecznie samolot odleciał, pozostawiając za sobą dymiący frachtowiec; lotnik najwyraźniej uznał, że uzyskał trafienie¹¹.

Wtedy nastąpił jeden z tych nieprawdopodobnych epizodów, dzięki któremu losy konwoju PQ-17 tak bardzo wyróżniają się na tle innych operacji wojennomorskich drugiej wojny światowej. Gdy samoloty z pomalowanymi na żółto zakończeniami skrzydeł odleciały ku Norwegii, kapitanowie *Bolton Castle* i *Paulusa Pottera* zaczęli współ-

nie naradzać się nad tym, co robić dalej. Brytyjczyk Pascoe oświadczył, że zamierza skierować łodzie ku wybrzeżom rosyjskim odległym o około czterysta mil na południowy wschód, jednak jego holenderski przyjaciel kapitan Sissingh zauważył, że skoro z mapy, którą dysponuje wynika, iż najbliższym lądem jest Nowa Ziemia, znacznie sensowniej będzie popłynąć właśnie tam. Pascoe próbował przekonać go, że ów krótszy szlak jest w istocie niebezpieczniejszy, ponieważ prowadzi przez niezwykle mroźne obszary położone opodal granicy pól lodowych. Holender był jednak nieugięty i chciał jak najszybciej znaleźć się na stałym lądzie. Markotny Pascoe uściśnił mu na pożegnanie dłoń i życzył Holendrom powodzenia.

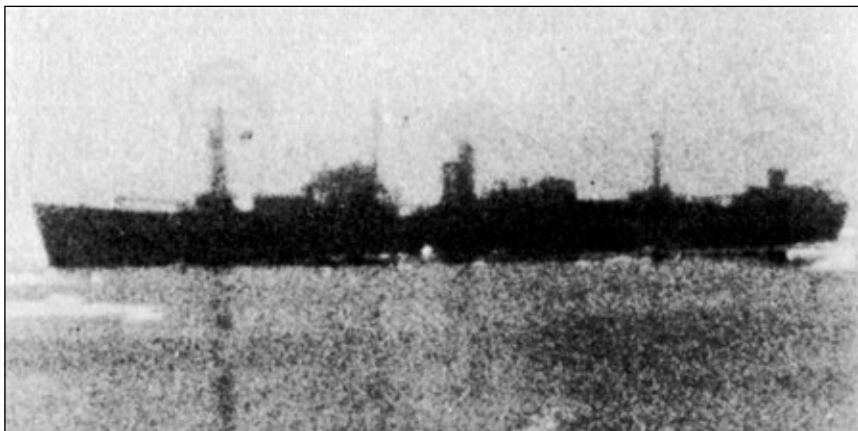
Niebawem na scenie pojawił się frachtowiec *Olopana*; jego kapitan zaproponował, że weźmie na pokład rozbitków z trzech statków. Kapitan Stone zameldował później do Archangielska, co następuje: „*«Olopana» skierowała się ku jednostkom płonącym na horyzoncie, żeby podnieść z morza rozbitków. Napotkano najpierw szalupy ratunkowe z «Washingtona», jednak znajdujący się w nich ludzie byli tak wstrząśnięci i przerażeni niedawnym nalotem bombowców nurkujących, że doświadczenie ewentualnego kolejnego ataku był ostatnią rzeczą, jakiej pragnęli*”. Ponadto rozbitkowie amerykańscy byli przekonani, że zatopienie pozbawionej eskorty *Olopany* jest tylko kwestią czasu. Odmówili zatem przejścia na pokład innego frachtowca: „*Wszedł tylko kapitan i po przestudiowaniu mapy zgodził się z tym, że powinien skierować się ku Zatoce Moller na Nowej Ziemi. Poprosił o kompanię*”.

Podeszliśmy do [szalup ratunkowych] z holenderskiego statku «Paulus Potter». Odpierał on przez godzinę naloty tej samej grupy samolotów i został ciężko uszkodzony przez pobliskie wybuchy bomb; wreszcie jego maszy-

9. Informacja uzyskana od kpt. J.R.G. Findlaya, odbywającego wtedy służbę na *Paulusie Potterze* jako brytyjski kadet, oraz z Directoraat Generaal van Scheepvaart-s-Gravenhage, Holandia.

10. Rozmowa autora z Williamem Arnell-Smithem (cieśla na *Bolton Castle*), styczeń 1963. Również raport Armed Guard z *Washingtona*, w którym czytamy, co następuje: „*Byliśmy pewni, że nas też ostrzelają, lecz to się nie stało*”. Wyciąg z oświadczeń złożonych przez rozbitków z *Washingtona*. Rozmowa autora z Benno Wundshammerem, kwiecień 1967.

11. Raport z rejsu sporządzony przez kapitana *Olopany*.

Dwie unikatowe fotografie tonącego frachtowca *Paulus Potter*.

Fot. Hugo Deiring



ny zatrzymały się, a frachtowiec zaczął nabierać wody i zeszła z niego załoga. Załoga «Paulusa Pottera» znajdowała się w czterech łodziach, jedna z nich była wyposażona w silnik. Podążyliśmy ku nim, a kiedy zrównaliśmy się z łodziami, zapytaliśmy, czy są w nich ranni i czy chcą przejść do nas na pokład. Na oba pytania odpowiedzieli przecząco. Poprosili o papierosy, chleb i olej smarowy. Otrzymali te artykuły, po czym Holendrzy oddalili się ku łodziom z «Washingtona» i również skierowali się ku Zatoce Mollera.

Szalupy z «Bolton Castle» żeglowały tymczasem na południe, a ponieważ znajdujący się w nich ludzie nie wykazywali ochoty, żeby nawiązać z nami kontakt, kontynuowaliśmy rejs na północ».

Kapitan Stone uznał, że brytyjska załoga również zapatruje się mało entuzjastycznie na propozycję podjęcia z morza przez jego statek; kapitan Pascoe potwierdził wiele lat po tamtych wydarzeniach, że był wtedy jak najdalej od przejścia na pokład innego statku handlowego. Tak oto ponura saga tragicznego rejsu konwoju PQ-17 została uzupełniona opowieścią o tym, jak stu pięćdziesięciu rozbitków wola-

ło przemierzać przez wiele tygodni na otwartych łodziach bezkresne przestrzenie arktycznego oceanu niż ponownie postawić stopę na pokładzie płynącego bez eskorty alianckiego frachtowca.

* * *

Około stu mil na południe niemieckie bombowce przygotowywały się do zaatakowania niewielkiej grupy statków, zmierzających na wschód, ku Nowej Ziemi. Dwa 1 500-tonowe statki ratownicze *Zamalek* i *Zaafraan*, niegdyś odpowiednio cypryjska oraz syryjska jednostka towarowo-pasażerska żegluga przybrzeżnej, trzymały się razem po tym, gdy padł rozkaz rozproszenia konwoju, ponieważ wspólnie dysponowały wcale pokaźną siłą ognia przeciwlotniczego: dwa dwunastofuntowe działa, dwa czterdziestomilimetrowe szybkostrzelne boforsy, osiem dwudziestomilimetrowych oerlikonów oraz po dwa karabiny maszynowe zamontowane w wieżyczkach. Dnia 5 lipca obie jednostki nadal płynęły widząc się wzajemnie. Morris, dowódca *Zamaleka* zanotował w swoim dzienniku, że nieustannie napływały sygnały

SOS, nadawane przez statki z różnych kierunków - dotyczyły one ataków lotniczych i okrętów podwodnych. Morris przypominał charakterem teriera walijskiego: był mężczyzną niepokąsanej postury o szybkich ruchach, miał ciemne włosy i małe oczki o groźnym wyrazie. Mówił z silną śpiewną walijską intonacją, w chwilach irytacji podnosząc głos niemal do falsetu; zwracając się jednak do marynarzy mówił szorstko i powoli. Urodził się w Walii, wychował w małych miasteczkach Pwllheli i Abercynon, i przez całe życie nie oddalał się zbyt od morza.

Jakże różnił się od niego Charles McGowan, posępny w obejściu Szkot, dowódca drugiego statku ratowniczego *Zaafraan*, również zatrudniony przez General Steam Navigation Company. Liczył trzydzieści dziewięć lat, toteż nie przewyższał wiekiem Morrisa, jednak formalnie starszeństwo służbowe należało do niego, albowiem wcześniej niż tamten otrzymał dowództwo statku. Serdecznie nienawidzili się z Morrisem, toteż między dwoma małymi stateczkami rozpoczęła się zaskakująca swoją intensywnością zacięta walka. Dnia 5 lipca, tuż po 17:00, McGowan zawiadomił Morrisa, że zamierza popłynąć samotnie w kierunku Morza Białego, ponieważ ruchy dowodzonego przezeń statku wiąże niepotrzebnie powolniejszy *Zamalek*, który nadal zmierzał na wschód ku Nowej Ziemi.

Statek McGowana był istotnie szybszy mniej więcej o pół węzła od jednostki Morrisa, co było prawdopodobnie spowodowane tym, że ten ostatni miał na pokładzie niewielki ładunek w postaci bomb głębinowych. Walijczyk przyznał niechętnie, że jego rywal ma również lepszego starszego mechanika, fakt ów jednak, o czym nadmienił swoim oficerom, nie upoważnia jeszcze McGowana do nagłej zmiany kursu na południowo-wschodni. Chodziło również o to, że *Zamalek*, wyposażony w starsze maszyny, dymił ponad miarę - co groziło zauważeniem przez przeciwnika - i dlatego jego rywal oddalił się tak skwapliwie. Kapitan Morris nadal uważał, że im liczniejsze grupy utworzą frachtowce, tym będą bezpieczniejsze i po niecałej godzinie dostrzegł z ulgą niewielką grupę statków, w której znajdowały się 8 402-tonowy zbiornikowiec floty *Aldersdale* oraz

brytyjskie frachtowce *Ocean Freedom* i trałowiec *Salamander*. - Czy możemy do was dołączyć? - zapytał aldisem Morris dowódcę tego ostatniego, który ucieszył się z obecności oraz dalszego towarzystwa statku ratowniczego¹².

O 17:30 tę niewielką grupę zaatakowały cztery Junkersy 88. Pierwszych trzech pilotów tak dalece jednak zdeprymował gęsty ogień zaporowy stawiany przez jednostki, że zrzucone daleko od celu bomby wzbily tylko w górę fontanny wody. Czwarty samolot zwolnił swój ładunek z wysokości około sześciu tysięcy stóp. Bomby spadły po ukośnym torze i eksplodowały pod krążowniczą rufą oraz pod maszynownią *Aldersdale*; zbiornikowiec zaczął nabierać wody w okolicach śródokręcia¹³.

Główny mechanik zamledował dowódcy zbiornikowca, kapitanowi Hobsonowi, że maszyny nie pracują, a ich uruchomienie na morzu jest niemożliwe. Hobson zastanowił się: z jego załogi żaden marynarz nie zginął, a ratunek był blisko, jednak jego statek został unieruchomiony. Postanowił więc bezzwłocznie opuścić jednostkę; wyjął z sejfu wszystkie tajne dokumenty i włożył je wraz pewną kwotą w walucie brytyjskiej i islandzkiej jaką dysponował do obciążonego ołowiem worka, przeznaczonego do wyrzucenia za burtę, co też sam uczynił. Do zbiornikowca podszedł trałowiec *Salamander* i przejął na pokład całą jego załogę, jednak Hobson, widząc, że *Aldersdale* trzyma się na wodzie, wysłał na pokład głównego mechanika, żeby skontrolował stan maszyn. Być może statek wraz z przewożonym przezeń ładunkiem ośmiu tysięcy ton ropy można by mimo wszystko ocalić.

Lennard, II oficer na *Zamaleku*, obserwował widoczny w oddali i zmierzający kursem południowo-wschodnim *Zaafaran*. Widział, jak na bardzo niskim pułapie krążą wokół niego niemieckie samoloty, przypominające osy krążące wokół otwartego słoika z dżemem; Lennard nie słyszał nic, lecz widoczność była doskonała. Nieoczekiwanie na prawe skrzydło pomostu nawigacyjnego, skąd oglądał ów dramatyczny spektakl, wbiegł kapitan Morris, krzycząc: - McGowan dostał! - Drugi statek ratowniczy widoczny był dokładnie na linii horyzontu. Lennard i Morris patrzyli jednak, jak jego

maszty pochylają się, a w chwilę później dziób statku uniósł się nagle i dramatycznie, przypominając sterzcący pionowo drewniany kłoc. Morris polecił przetrzucić ster prawo na burt, a do sygnalisty powiedział: - *Przekażcie na okręt przeciwnolotniczy, że chcemy osłony przeciwpodwodnej, żeby podjąć rozbitków. Gdyby odmówili, powołajcie się na obowiązujące przepisy.* Dowódca *Palomares* wyznaczył do tego zadania *Britomarta*.

Tymczasem oddalony o dziesięć mil na południe McGowan nadzorował przebieg ewakuowania pasażarów z tonącego *Zaafrana*. On sam wraz z I oficerem doglądali spuszczenia na wodę szalup, wezwali też marynarzy, żeby zaopatrzyli się w jak największą liczbę tratw. Potem wszyscy trzej również opuścili statek, schodząc przez reling lewej burty. „*Zauważyłem jedną z naszych tratw, która była pusta - wspominał później II oficer - toteż skoczyłem do wody i popłynąłem kilka stóp w jej kierunku. Dotarłem do tratwy, a z drugiej strony znalazł się przy niej jeden z palaczy. Śpiewał How deep is the Ocean, How high is the Sky. Trudno mi to wyjaśnić, jednak od tamtej chwili czułem, że bez względu na to, co się zdarzy, poradzimy sobie*”¹⁴. Po zatopieniu statku ratowniczego on sam wraz z mechanikiem zaczęli wiosłować stalowymi hełmami, nadając tratwie ruch i rozpoczęli wyławianie marynarzy. Wkrótce pojawił się jeden z brytyjskich okrętów eskorty: z jego pokładu zawołano do rozbitków. Zapytano o „nazwę ich statku; o to, kiedy został zaatakowany i gdzie znajduje się teraz”.

Do godziny 19:03 wszystkich rozbitków, ogółem dziewięćdziesięciu siedem osób, podniósł z wody statek dowodzony przez kapitana Morrisa. Zginął tylko jeden marynarz. Dwie minuty później maleńki konwój - w którym płynęły teraz *Zamalek*, *Ocean Freedom* i *Britemart* - wziął kurs na południe, podążając w ślad za znikającym za widnokręgiem okrętem przeciwnolotniczym *Palomares*. Na mostku nawigacyjnym *Zamaleka* Morris i uratowany przezeń rywal przywitani się chłodno. Morris z miejsca odmówił żądaniu McGowana, domagającego się, iżby w myśl zasady służbowego starszeństwa tamten przekazał mu dowodzenie jednostką. McGowan podążył zejściówką do izby szpitalnej po po-

kładem i bez udzielenia choćby słowa wyjaśnienia lekarzowi przygotował sobie gorącą kąpiel, zużywając w ten sposób cały popołudniowy zapas ciepłej wody zgromadzony na statku.

Kwestią najwyższej wagi była teraz szybkość. Na czyhających gdzieś pod powierzchnią morza U-bootach musiano niewątpliwie słyszeć hałasy wywołane nalotami; kto wie, może właśnie w tej chwili nieprzyjacielskie okręty podwodne manewrowały, żeby zająć dogodną pozycję do strzału torpedowego. Komandor podporucznik Mottram z *Salamander* powiedział kapitanowi *Aldersdale*, że ten ma przed sobą tylko dwie możliwości: albo poleci załodze pozostać na pokładzie i spróbuje ponownie uruchomić maszyny, albo też musi natychmiast opuścić statek. Hobson oświadczył, że pozostawienie na wodzie dryfującego zbiornikowca, który Niemcy mogą przejąć a potem odholować jako przyz do Norwegii, w ogóle nie wchodzi w rachubę. Mottram dał mu pięć minut na podjęcie decyzji¹⁵. Główny mechanik zameldował, że nie zdoła uruchomić silników, ponieważ w maszynowni jest już zbyt wiele wody. W tej sytuacji Hobson postanowił, że *Albersdale* zostanie zatopiony.

Początkowo *Salamander* próbował zatopić zbiornikowiec, rzucając pod jego burtę, na wysokości maszynowni, sześć bomb głębinowych, ponieważ jego czterocalowe działo zacięło się. Bomby wycelowano poprawnie, choć jednak statek lekko się pochylił, nie przełamał się. Mottram usiłował wywołać na nim pożar, nakazując, żeby ostrzelano z karabinów maszynowych zbiornik z paliwem lotniczym, jednak pociski tylko rykoszetowały od stalowych płyt. *Aldersdale* pozostał więc na wodzie, wydawałoby się cały i nieuszkodzony. Tymczasem minikonwój, któremu przewodził *Zamalek* i do którego należały *Palomares*, *Britomart* i *Halcyon* oraz szybki frachtowiec *Ocean Freedom* podążały już w odległości dziesięciu mil od *Salamander*, który to statek, z nieszczęsnymi rozbitkami

12. Raporty *Zamaleka* oraz zapiski w jego dziennikach. Rozmowa autora z kapitanem O. Morrisem (luty 1963), a także z innymi oficerami z tej jednostki.

13. Oficjalny dziennik (przeznaczony do wpisów o charakterze urzędowym) prowadzony na *Aldersdale*.

14. Informacja uzyskana przez autora od Jamesa Bruce'a, lipiec 1962.

15. Rozmowa autora z kapitanem Archibaldem Hobsonem, listopad 1962.

z *Aldersdale* płynął teraz kursem wiodącym ku bezpiecznej Nowej Ziemi.

* * *

W ślad za frachtowcem *Earlston* nadal podążały trzy U-booty - przez kilka mil na zachód od miejsca zatopienia *Zaafarana*. Utrzymywały ostrożny dystans od brytyjczyka, który zdążył już popsuć szyki jednemu z prześladowców, ostrzeliwując go z działa.

Z mostka statku I oficer, patrząc w kierunku południowym, obserwował bombardowanie *Petera Kerra*; poczynając od tamtej chwili *Earlston* skorygował kurs, skręcając lekko na północ. W ładowniach przewoził kilkanaście ton materiałów wybuchowych oraz skrzyni z amunicją.

Dopiero późnym popołudniem statek dostrzegła i zaatakowała go od rufy eskadra powracających junkersów. Trzy bomby trafiły w wodę obok dziobu statku, wznosząc ścianę wody, w którą wbił się frachtowiec. Statek strząsnął z pokładu kaskady wody; I oficer Benson przedzierał się zanurzony w niej po pas, żeby sprawdzić uszkodzenia. Krzyknął do kapitana, że blachy poszycia wytrzymały i rozpoczął drogę powrotną na mostek, gdy nagle na jego wysokości nadleciał z prawej strony dziobu samotny junkers, zrzucając jedną bombę, która chybiła jednak statek, spadając tuż obok lewej burty. Na skutek eksplozji zatrzymały się maszyny i frachtowiec zastopował. Zatrzymały się również U-booty: oczekiwały¹⁶.

Radiooperator statku nadał depeczę „atak lotniczy”, zaś kapitan Stenwick nakazał załodze opuścić statek. Odpływając w dwóch szalupach załoga patrzyła, jak z wentylatorów maszynowni wydobywają się kłęby pary, a statek zanurza się w wodę. Ludzie oddalili się o ćwierć mili (obawiali się bowiem eksplozji materiałów wybuchowych w ładowni numer 2), gdy po prawej burcie *Earlston* wynurzyły się, jeden po drugim, dwa U-booty; były to U 334 i najprawdopodobniej U 456, który trzy godziny wcześniej storpedował amerykański frachtowiec *Honomu*. Niebawem, wynurzył się jeszcze trzeci U-boot, dowodzony przez Kapitänleutnanta Hilmara Siemona U 334. Zaczął się szybko zbliżać do bezbronnej ofiary i z odległości tysiąca trzystu jardów odpalił z wyrzut-



Powitanie załogi U 334 w bazie.

Fot. Otto Bork

ni numer dwa torpedę wycelowaną w kadłub na wysokości pustego mostka. Torpeda trafiła nieco przed tylnym masztem; statek nabrał wprawdzie lekkiego przechyłu, lecz utrzymywał się pewnie na wodzie. Siemon nakazał wystrzelić torpedę z wyrzutni numer trzy, okazała się ona jednak niecelna – w tej sytuacji nakazał wystrzelić kolejną, tym razem z wyrzutni numer cztery. Jego U-boot znajdował się teraz w odległości niecałych siedmiuset jardów od swojej ofiary¹⁷.

Torpeda te zmierzała ku anglikowi: marynarze rozlokowani w łodziach ratunkowych patrzyli z trwogą, jak zbliża się do celu, by eksplodować na wysokości drugiej ładowni. Białe spieniony ślad pozostawiany na powierzchni przez banieczki powietrza dotarł do burty *Earlston* na wysokości nieco przed fokmasztem.

Przez chwilę nic się nie działo. Niebawem jednak Siemon dostrzegł, jak na wysokość około 200 stóp podnosi się ze statku na niebo obłok czarnego dymu, poprzedzony oślepiającą błękitną eksplozją. Siła wybuchu uniosła w powietrze i cisnęła na odległość ćwierć mili motorówkę parową zamocowaną na luku drugiej ładowni. Statek zламаł się w pół: część dziobowa zatonała niemal natychmiast. Powietrze wypełniały przerażające odgłosy towarzyszące uwalnianiu się unieruchomionego ładunku – były tam czołgi Mk IV Churchill, działa przeciwlotnicze i ciężarówki – rozlegało się też skrzypienie elementów konstrukcyjnych jednostki poddanych nieocze-

kiwanemu obciążeniu. Niebawem też część rufowa *Earlston* zniknęła pod falami, czemu towarzyszył przeraźliwy ryk uchodzącego powietrza – na powierzchni pozostał tylko osamotniony balon zaporowy, umocowany na rufowym pokładzie; przez kilka sekund unosił się na falach, ponieważ gdzieś w głębinach rozwijał się utrzymujący go na uwieży kabel tonący wraz z częścią statku. Wkrótce jednak i on zniknął w odmętach, jakby wciągnięty niewidzialną ręką. Od chwili odpalenia przez U 334 trzeciej torpedy upłynęło 90 sekund.

Hilmarowi Stenwickowi, kapitanowi *Earlston*, nakazano przejść na pokład zwycięskiego U-boota. On sam zapytał, co się stanie z ocalałymi ludźmi należącymi do jego załogi znajdującymi się w szalupach, nie otrzymał jednak konkretnej odpowiedzi. Sprowadzono go do wnętrza okrętu. Trzy U-booty oddalały się teraz na powierzchni morza; niemieccy oficerowie wykrzykiwali do siebie, gratulując kolegom pomyślnych jak dotychczas łowów.

Niebawem jednak niemiecki marynarz na szczycie kiosku U 334 wrzasnął, że atakuje ich samolot. Maszyna przeleciała nisko nad okrętem, zrzucając dwie bomby, które wybuchły niedaleko prawej burty niemca; nalot nastąpił tak szybko, że nie zdołano rozpoznać napastnika – a był to

16. Rozmowa autora z I oficerem Hawtry Bensonem; R.F. Crossleyem, kanonierem; T.F. Goodwinem, palaczem oraz J.J. Collinsem, II oficerem mechanikiem, listopad i grudzień 1962.

17. Dziennik broni torpedowej U 334.

niemiecki Junkers 88. U-boot zadrżał, ugodzony falą eksplozji: wszystkie nie zamocowane w jego wnętrzu przedmioty zmieniły gwałtownie położenie, poodrywały się elementy podłogi, z łóż zostały wyrwane diesle, zameldowano też o uszkodzeniu zbiornika balastowego. Do wnętrza jednostki zaczęła tryskać szerokim strumieniem woda, zgasło oświetlenie. – Opuszczając okręt, toniemy! – krzyknął ktoś w kiosku. Tymczasem samolot powrócił i z bardzo niskiego pułapu ostrzelał okręt z broni maszynowej. – Na szczęście nie miał już bomb – jak wspominał po latach jeden z członków jego załogi. Potem odleciał, pozostawiając *U 334* własnemu losowi.

Jego stery zostały zablokowane, na dobitkę z powodu odniesionych uszkodzeń okręt nie mógł się zanurzyć¹⁸. Korvettenkapitän Karl Brandenburg, dowódca płynącego opodal *U 457*, również meldował do dowództwa, że jego okręt bombardują samoloty¹⁹.

Siemon poinformował o wszystkim przez radio Schmunda, proponując, by towarzyszący im *U 456*, który stracił chwilowo kontakt z przeciwnikiem eskortował jego *U 334* do bazy w Kirkenes. Otrzymał zgodę, nakazano mu tylko, żeby płynąc tam oba okręty zachowały przez całą drogę bezwzględną ciszę radiową. W Kirkenes miały na nich oczekiwać jednostki eskortowe i holowniki. Schmundt przekazał następnie szczegółowy raport do sztabu Kriegsmarine w Berlinie. Dowództwo 5 Floty Powietrznej Luftwaffe wszczęło dochodzenie dotyczące incydentu; odpowiedni raport również trafił do Berlina, jednak sprawie nie nadano dalszego biegu i nie wskazano winnych²⁰. Trzeci U-boot, *U 657* dowodzony przez Kapitänleutnanta Heinricha Göllnitsa, również musiał powrócić do Narwiku, ponieważ nastąpił przeciek w jednym ze zbiorników paliwa.

Uszkodzony *U 334* zawiązał do Kirkenes – osłaniany przez dwa Messerschmitty 110 i eskortowany dwa trałowce. Znajdującego się pod pokładem kapitana Stenwicka pilnował pojedynczy marynarz; pozostali członkowie załogi udali się przed oblicze lokalnego starszego oficera, by odebrać gratulacje. Siemona oddano szczegółowym indagacjom dotyczącym „prawdopodobnego” amerykańskiego ciężkiego krążownika, którego – jak wynikało

z jego przekazanego przez radio meldunku – on sam zauważył po zmasowanym ataku lotniczym na konwój w dniu 5 lipca. Siemon utrzymywał, że dostrzegł również eksplozję amunicji na tej wielkiej jednostce, która natychmiast potem przechyliła się na burtę. Kształt jej masztu oraz nadbudówek nasunął mu wrażenie, iż jest to amerykański okręt wojenny. Trafiony bombami, znajdował się on w odległości 12 mil od jego U-boota. Schmundt przekazał stosowny meldunek do sztabu Raedera w Berlinie. W dowództwie Grupy Marynarki „Północ” uznano jednak, że tożsamość rzeczonej jednostki powinno ustalić i potwierdzić Luftwaffe²¹.

Kilka dni później kapitan Stenwick znalazł się w Marlag-Milag Nord, obozie jenieckim Kriegsmarine w Niemczech; spotkał tam rozbitków z *Carltona*. Dwóch Amerykanów opowiedziało mu, jak niemiecki samolot, który zabrał ich na pokład zaatakował *en route* z broni maszynowej „nieprzyjacielski okręt podwodny”. Stenwick oświadczył im, że chyba domyśla się, co to była za jednostka^{22, 23}.

W godzinach południowych działaniami U-bootów prowadzonymi w ramach operacji „Diabeł lodowy” kierowało dowództwo Grupy Marynarki „Północ”, a kontradmirał Schmundt nakazał trzem okrętom podwodnym, które uzupełniły zapasy paliwa – były to *U 21*, *U 376* i *U 408* dowodzone odpowiednio przez Kapitänleutnantów Heinricha Timma i Friedricha-Karla Marksa oraz Korvettenkapitäna Reinharda von Hymmena – by jak najszybciej zaatakowały uszkodzone jednostki należące do konwoju, a znajdujące się obecnie na północ od Przylądka Północnego oraz na szerokości Wyspy Niedźwiedziej, czyli w znacznym oddaleniu od planowanej dla okrętów nawodnych strefy operacyjnej. Późnym popołudniem kilka U-bootów, między innymi *U 703*, dowodzony przez Kapitänleutnanta Heinza Biefelda, zawiadomiło Narwik, że ścigają pojedyncze statki handlowe²⁴.

Niebawem po przerwaniu operacji związanej z wyjściem w morze *Tirpitz* dowodzenie nad U-bootami przejął ponownie Schmundt. Tymczasem, w odległości wielu mil na północ, jednostki eskortowe Royal Navy nadal podążały z maksymalną szybkością.

Okręt przeciwlotniczy *Pozarica* płynął na wschód, wzdłuż obszaru paku lodowego; towarzyszyły mu trzy korwety oraz statek ratowniczy – jednostki znajdowały się tak blisko lodowego pola, że marynarze słyszeli „donośny trzask” gdy pękały tafle.

W odległości kilku mil za nimi, obecnie zupełnie dla nich niewidoczny, podążał amerykański frachtowiec *Bellingham*. Radiostacje jednostek eskortowych nie mogły odbierać bezpośrednio depezy z Admiralicji oraz programów BBC, za to doskonale było słychać niemieckie audycje propagandowe.

Do wszystkich wymienionych jednostek dotarły pierwsze depezy radiowe informujące, że dostrzeżono wychodzące w morze dwa niemieckie pancerniki i osiem niszczycieli; niebawem też otrzymano kolejny meldunek, z którego wynikało, iż niemieckie siły nawodne znajdują się w odległości zaledwie 350 mil na północny zachód, i że zmierzają w ich kierunku²⁵.

Teraz jednak – nawet nie potrzeba było do tego rzeczonych okrętów nawodnych – w eterze krzyżowały się wezwania o pomoc. „Radiotelegrafista niemal wydeptał ścieżkę na mostek, donosząc nieustannie wciąż nowe takie wezwania; wszystkie wysyłane ze statków znajdujących się na południe od nas” – napisał w swoim dzienniku

18. Informacje uzyskane przez autora od Ottona Borka (radiooperatora na *U 334*), czerwiec 1962, oraz od Günthera Döschnera (mechanika torpedowego), październik 1962.

19. Dziennik działań bojowych sztabu Schmunda.

20. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*, 5 VII, depeza Schmunda do dowództwa Kriegsmarine w bazie Kirkenes oraz do Dowództwa Luftwaffe „Północ-Wschód”, 5 VII. To, w jaki sposób dowództwo 5 Floty Powietrznej Luftwaffe uniknęło blamażu pozostaje poniekąd tajemnicą, albowiem w raporcie przekazanym 5 VII *Seekriegsleitung* poinformowano, że własne samoloty ostrzelały zanurzającego się U-boota. Tekst oryginalny rzeczonej depezy znajduje się w aktach o sygn. PG/32586 (sygnatura mikrofilmu T-41-B).

21. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*, 13 VII.

22. Rozmowa autora z Hawtrym Bensonem, I oficerem na *Earlstonie*, który również poznał w Marlag-Milag Nord tych dwóch Amerykanów.

23. Oto interesujący komentarz Waltera Stankiewicza, jednego z marynarzy *Carltona*, przetrzonego do Norwegii. W rozmowie z niemieckimi reporterami w Kirkenes powiedział im on co następuje: „Podczas lotu Niemcy dali nam swetry i dresy, każąc natychmiast się w nie przebrać. Ponieważ byliśmy na wpół zamrażnięci, częstowali nas też ciastem. Leciałem po raz pierwszy samolotem i było to dla mnie ogromnie interesujące przeżycie. Siedziałem w przedniej części kabiny, otoczony szklanymi tafłami. Byłem tak dalece podekscytowany, że zapragnęłam pruć do wszystkiego co widziałem na ziemi z pokładowego karabinu maszynowego”.

24. Dziennik działań bojowych sztabu Schmunda.

25. Dziennik Caradusa.

II oficer *Bellinghama*²⁶. „*Statek komodorski [River Afton] alarmował, że został ugodzony trzema torpedami, ponosząc dotkliwie straty w ludziach, a pozostali przy życiu marynarze szukali ratunku i schronienia w szalupach. Dzieliło ich od nas trzydzieści mil*”. Co kilka minut nadchodziły świeże meldunki o atakach okrętów podwodnych lub samolotów; najwyraźniej pułapka zatrzęsła się na dobre i żaden ze statków nie miał szans na ucieczkę.

Na korwecie *La Malouine* odebrano wezwania o pomoc z *Earlston*, *Daniela Morgana* i *Silver Sword* oraz z trzech innych jednostek, które jednak nie podały swoich nazw – wszystkie one znajdowały się daleko na południe. Niewielka grupa eskortowców, utrzymując przez cały czas maksymalną szybkość, szła tymczasem dotychczasowym stałym kursem²⁷.

Przy szybkości 14 węzłów zapas paliwa wystarczyłby korwecie jednak jeszcze tylko na trzy dni. „*Nieprzyjacielskie samoloty torpedowe poczynają sobie do woli, atakując bez przeszkód rozproszone statki, w odległości około stu mil od nas*” – zanotował tamtej nocy jeden z oficerów *La Malouine*. „*Zamiarem Niemców jest całkowite zniszczenie konwoju – a my na La Malouine mogliśmy przyjąć w sukurs jakiemuś wysłużonemu statkowi handlowemu, lecz nie, byliśmy zbyt zajęci zapewnianiem ochrony dobrze uzbrojonemu okrętowi przeciwlotniczemu. Wszyscy jesteśmy tym rozżaleni*”.

Tymczasem znów zapadła arktyczna noc, jednak również tym razem była to noc bez ciemności – i bez gwiazd. Słońce oświetlało amerykański frachtowiec *Olopana*, którego kapitanem był Mervyn Stone, płynący powoli kursem wschodnim wzdłuż lodowego pola i wyprzedzany nawet przez *Bellingham*.

„*Dnia 6 lipca, o wczesniej godzinie – wspominał Stone – ujrzeliśmy niezapomniany widok: Pankraft, statek, który zajmował w szyku konwoju pozycję przed nami, płynął wśród lodów. Z jego środkowej nadbudówki buchały kłęby dymu, a płomienie ogarniały luk czwartej ładowni. Słońce stojące za nim nisko na niebie oświetlało wielkie połacie lodu*”. Obie łodzie ratunkowe statku były oddalone od niego o pół mili – tkwiły w łodzi, lecz były puste. Co się stało z załogą *Pankrafta*?

Dnia 5 lipca po południu, wyładowany materiałem wybuchowym, 5 ty-

siącami ton samolotowych części w skrzyniach oraz bombowcami, które umieszczono na pokładzie, statek ten podążał wzdłuż tej samej bariery lodowej, sześć mil za *Bellinghamem*, gdy o godzinie 17:00 zaatakowały go z wysokości ponad 4 tysięcy stóp trzy Junkersy 88 – należące do liczącej sześć tych maszyn grupy samolotów naprowadzonych na swą ofiarę przez dwa samoloty zwiadowcze typu Focke-Wulf²⁸.

Atakowany frachtowiec był i tak widoczny na wiele mil, ponieważ zdradzał go dym z kominów, gdy zaś podążał śpiesznie wśród lodowej tłuki, nawet nie usiłując zygzakować, nie miał wystarczającego pola manewru, by uchylać się od spadających bomb. Słońce stało na niebie wprost za nim, zaś on sam widoczny był jak na dłoni. Po trzecim nalocie jego kapitan Jacob Jacobson postanowił opuścić statek.

Według relacji ocalałych rozbitków, właściwie nawet nie wydał takiego rozkazu, lecz – wraz z I oficerem – znalazł się w pierwszej grupie ludzi, która zajęła miejsca w szalupach. Drugi oficer pozostał na pokładzie do końca, nadzorując opuszczanie na wodę łodzi i tratw oraz obsadzanie ich przez załogę. Radiooperator wytrzymał na tyle długo, że nadał jeszcze sygnał „*Atak lotniczy*”, po czym uzupełnił: „*Zostaliśmy trafieni bombami*”²⁹.

Potem opuścił pośpiesznie statek, nawet nie próbując zniszczyć tajnych dokumentów. Gdy ostatnia szalupa miała już odbijać od burty *Pankrafta*, jeden z junkersów nadleciał z rykiem silników na niskim pułapie i ostrzelał pokład oraz nadbudówki opuszczonej jednostki pociskami zapalającymi; dzielny II oficer zginął nim zdążył wskoczyć do łodzi³⁰. Szalupy odpłynęły, pozostawiając statek własnemu losowi.

Niemieckie samoloty zaatakowały teraz jednostki *Bellingham* i *Winston-Salem*, oddalony o półtorej mili od lewej burty tamtego – stało się to tuż po tym gdy obie jednostki weszły w zalegającą nisko ławicę mgły. Marynarze usłyszeli świst trzech spadających bomb, które eksplodowały, nie czyniąc jednak żadnych szkód, na lodowej tafli o pół mili od *Bellinghama*.

Gdy po pół godzinie wyłonił się on z mgły, został zaatakowany przez pojedynczy samolot; z ustawionego na pokładzie czterocalowego działu wystrze-

lono salwę pocisków wprost w morze – wysokie gejzery wody odstraszyły nieprzyjacielskich lotników. *Bellingham*, wibrując na całej długości z wysiłku, zwiększał stopniowo prędkość, osiągając w końcu 15 węzłów; gdy formowano konwój, określono jego szybkość maksymalną na 12 węzłów. Niebawem dostrzeżono statek ratowniczy *Rathlin* i frachtowiec zaczął mu towarzyszyć.

Tymczasem, daleko na wschodzie, okręt przeciwlotniczy *Pozarica* odebrał wezwanie o ratunek nadane z *Pankrafta*; przekazał następnie depeszę kapitanowi Lawfordowi. Ów jednak nie zbyt się kwapił, by popłynąć na pomoc – miał w pamięci pilne meldunki dotyczące niemieckich sił nawodnych zmierzających kursem północno-wschodnim wprost ku nim.

Wprawdzie oficerowie z towarzyszącymi mu korwet chcieli zawrócić, jednak dowódca *La Malouine* uznał, że jego powinnością jest nie odstępować okrętu przeciwlotniczego. „*Gdy nadeszły sygnały SOS, I oficer oraz wszyscy pozostali – wyjąwszy jednego – nie był to jednak kapitan, który nie musiał wyrażać swojej opinii – zgodnie uznali, że powinniśmy popłynąć wraz z Lotusem albo samotnie*” – zanotował tamtej nocy jeden z oficerów korwety. „*Pierwszy, jak to on, typowy Irlandczyk, wpadł w złość, bo nieustannie nadchodziły te wezwania SOS, a on był bezsilny, bo musiał eskortować okręt, który może sam dać sobie radę*”.

Tak oto *La Malouine* nadał towarzyszyła okrętowi przeciwlotniczemu, lecz jej bliźniacza jednostka *Lotus* zasygnalizowała na okręt przeciwlotniczy, że zamierza wyruszyć na poszukiwanie rozbitków, bez względu na to, co postanowi Lawford. Gdy tylko dowiedzieli się o tym przez radio wrząc z wściekłości członkowie załogi *La Malouine*, za-

26. Dziennik *Captaina* I.J. Andersona (II oficera na *Bellinghamie*).

27. Dziennik sygnałowy *La Malouine*.

28. Raport *Armed Guards* z *Pankrafta*.

29. Dziennik sygnałowy *La Malouine*. Oficer *Armed Guards* na *Bellinghamie* zarejestrował tę depeszę o 19.46.

30. Zbiór oświadczeń ocalałych rozbitków z *Pankrafta*, 2 XI 1942. Dnia 27 lipca *Commander* Roullard, amerykański młodszy attaché morski w Archangielsku wysłał do Szefa Operacji Morskich w Waszyngtonie depeszę następującej treści: „*Amerykański statek Pankraft zbombardowany i zatopiony 5 lipca. Cała załoga przebywa obecnie w Archangielsku zdrowa i cała z wyjątkiem drugiego oficera pokładowego Davida Stocktona, widzianego po raz ostatni w wodzie: zginął on pocisków z broni maszynowej. John L. Carley zmarł od ran w łodzi ratunkowej, pochowany w morzu*”.

częli wiwatować na cześć mężnej korywety³¹.

Dowódca *Lotusa*, Lieutenant Henry Hall, nakazał zmienić kurs i ruszył tam, skąd nadeszły ostatnie wezwania o pomoc.

Tymczasem według najnowszych meldunków obserwacyjnych niemieckie jednostki nawodne znajdowały się o 350 mil na południowy zachód, jednak dystans ów szybko się zmniejszał. „Wprawilo to w jeszcze gorszy nastrój wszystkich oficerów zgromadzonych na mostku i jeszcze bardziej wzmoгло wśród nich dyskusje, bo przed nami była Nowa Ziemia”.

O godzinie 20:00 trzy rzeczne jednostki zmieniły kurs prowadzący wprost ku Półwyspowi Admiralicji na Nowej Ziemi odległemu o 220 mil. Według najnowszego meldunku, nieprzyjaciół znajdował się w odległości 260 mil, gdyby więc skierowały się bardziej na wschód, zostałyby odcięte, być może nawet przed dotarciem do wyspy. O północy *Pozarica* zmieniła kurs na południowy, prowadzący ku Cieśninie Matoczkin, nie zaś ku Półwyspowi Admiralicji. Niedługo po-

tem statek ów oraz jego towarzysze napotkali amerykański frachtowiec *Samuel Chase* – można sobie wyobrazić, z jak wielką ulgą jego załoga powitała dobrze uzbrojony okręt przeciwniczy oraz jego towarzysza, którego zadaniem w konwoju było zwalczanie U-bootów. Jednak ulga ta była krótkotrwała. Z *Pozariki* zasygnalizowano bowiem, żeby Amerykanie nie używali radia – najwyraźniej odebrano jakąś niepokojącą depeszę.

Z *Samuela Chase* przekazano zatem lampą sygnałową co następuje: „Dziś, idąc kursem południowym, napotkaliśmy trzykrotnie nieprzyjaciela, ale zdołaliśmy go zgubić, kierując się na północ. Czy możemy wam towarzyszyć?”

Spojrzenie na rozkaz operacyjny konwoju wystarczyło, by się przekonać, że amerykański frachtowiec może wyciągnąć co najwyżej 10 węzłów. „Idziemy do Cieśniny Matoczkin. Proponujemy wam uczynić to samo – z największą szybkością. Tirpitz, Hipper i sześć niszczycieli idą 22 węzłami kursem 060 od Nordkapu”. Natrętny Amerykanin zapytał ponownie: „Możemy wam towarzyszyć?” Otrzymał odpowiedź: „Mój

kurs 102, szybkość 14 węzłów” „Dziękuję” – odpowiedział *Samuel Chase*³².

Oto jak odnotował tę wymianę sygnałów oficer Armed Guard na pokładzie frachtowca: „Zawiadomił nas, że idzie z największą szybkością ku Nowej Ziemi. Po kilku minutach przekazał, że idzie ku Cieśninie Matoczkin i proponował, żebyśmy uczynili tak samo. Ponieważ jednak był od nas szybszy, ostatecznie zniknął nam z oczu³³”.

Tymczasem zaległa gęsta mgła, błogosławieństwo dla załóg statków w ich ciężkiej próbie. Jednak *Pozarica* nie zwalniała tempa. Do Lieutenanta Halla na *Lotusie* wysłano depeszę, polecając mu, gdy tylko zakończy poszukiwanie rozbitków, iść ku Cieśninie Matoczkin.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego Bartłomiej Zborski

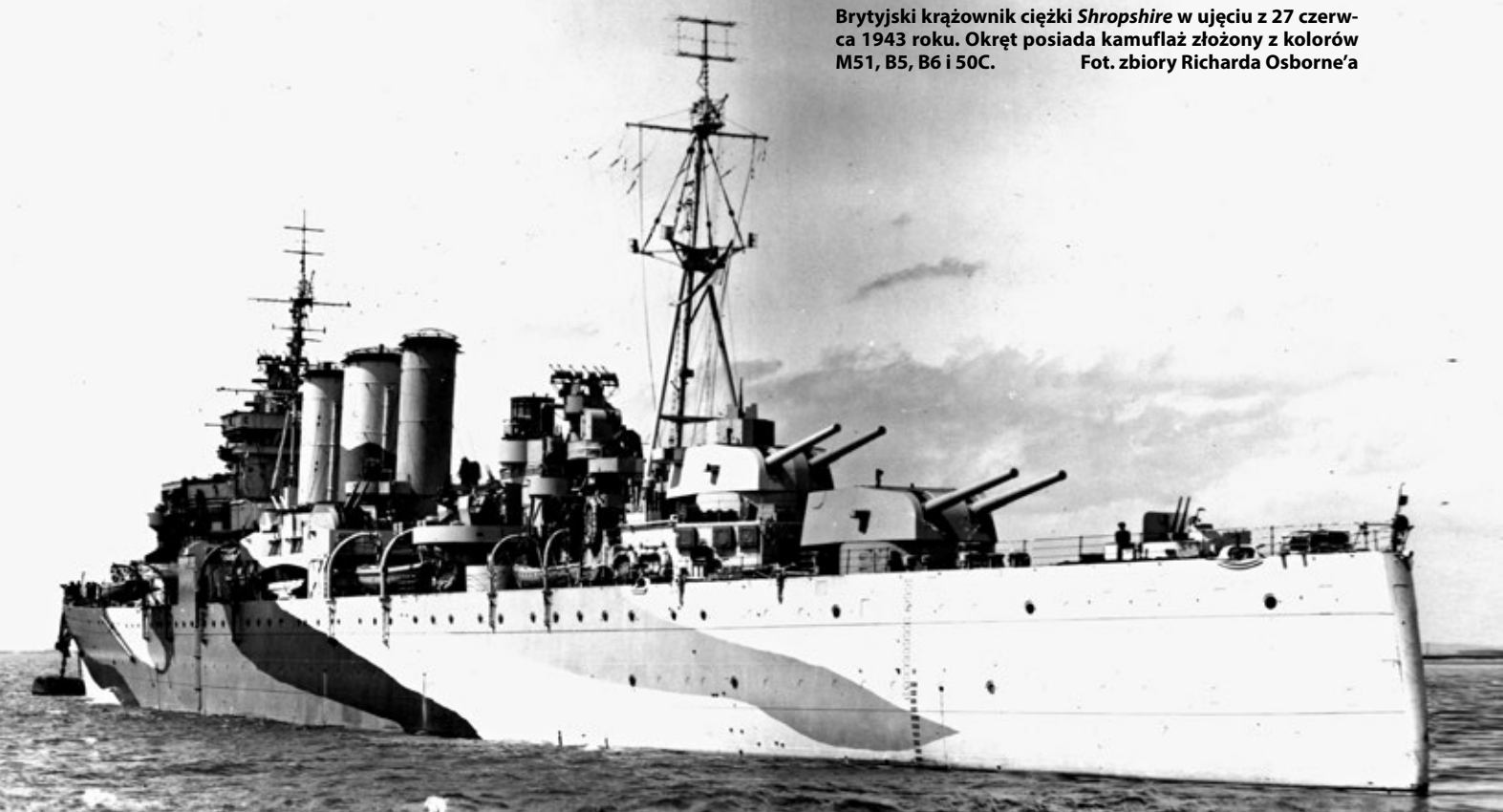
31. Dowódca *La Maouline* Lieutenant Bidwell otrzymał Krzyż za Wybitną Służbę (Distinguished Service Cross) za rejs w tym konwoju.

32. Godfrey Winn, *PQ-17*, Londyn, 1966, s. 103. Te same depesze znajdują się w raporcie Armed Guard na *Samuelu Chase*.

33. Raport Armed Guard na *Samuelu Chase*.

FOTOKOLEKCJA

Brytyjski krążownik ciężki *Shropshire* w ujęciu z 27 czerwca 1943 roku. Okręt posiada kamuflaż złożony z kolorów M51, B5, B6 i 50C. Fot. zbiory Richarda Osborne'a





część IVb

Niszczyciele typu „Fletcher”

DD 577 Sproston*

- 1942-04-01 — Położenie stępki w Consolidated Steel Corp. of Texas, w Orange, Teksas (autoryzacja 1940-07-19)
- 1942-08-31 — Wodowanie w Consolidated Steel Corp., w Orange, Teksas
- 1943-05-19 — Wprowadzenie do służby; przydzielenie na Pacyfik, 4 listopada 1943 przejście Kanału Panamskiego, wejście do zatoki Kuluk, Adak; 1 grudnia przydzielenie do 49 Eskadry Niszczycieli w Task Force 94
- 1944-02-01 — Przejście wraz z TF 94 z zatoki Massacre do ostrzeliwania celów na wyspach Kurylskich
- 1944-08-08 — Odejście z Adak na dwutygodniowy postój w San Francisco przed przejściem na południowy Pacyfik. W październiku 1944 przydzielenie do Task Unit 79.11.2 z pierwszorzędym zadaniem osłony transportowców. Pod koniec grudnia 1944 i na początku stycznia 1945, patrolowanie akwenów zatoki Lingayen oraz środkowego Luzonu
- 1945-07-14 — Zawinięcie do San Francisco, przegląd stocznioowy, przygotowanie do dezaktywacji, w połowie grudnia przebazowanie do San Diego
- 1946-01-18 — Wycofanie ze służby przeniesienie do rezerwy w San Diego
- 1950-09-15 — Ponowne wprowadzenie do służby w San Diego jako DDE-577, na początku 1951 odejście na Eniwetok i udział w doświadczalnych wybuchach jądrowych. Po zakończeniu testów przejście do Pearl Harbor – nowej bazy macierzystej
- 1952-06-02 — Wyjście na Daleki Wschód i 15 czerwca przydzielenie do TF 77 - działania u wschodniego wybrzeża Korei na akwenu Hungnam-Simpo. 5 grudnia 1952 powrót i wejście w skład 25 Eskadry Niszczycieli. Podczas kolejnej dekadki odbycie 9 rejsów na Daleki Wschód w każdym, z których patrolował wody Tajwanu
- 1962 — Przeklasyfikowanie na DD-577

- 1965-12-27 — Wyjście z Pearl Harbor wraz z *Ranger* (CVA-61), *England* (DLG-22), *Carpenter* (DD-825) oraz przejście przez Subic Bay ku wybrzeżu Wietnamu gdzie wypełniał różne zadania wśród, których było wsparcie artyleryjskie. Pozostawanie na tym akwenu do czasu powrotu do bazy macierzystej 11 września 1967. Po przejściu remontu kapitalnego do 31 grudnia 1967 udział w operacjach na wodach lokalnych, później oddelegowanie na przegląd na Guam

W środku marca 1968 powrót do Pearl Harbor. Pobyt w bazie do 29 lipca, kiedy to odszedł na zachodnie wybrzeże. Po przyjeździe do San Diego został przeznaczony do wycofania ze służby, w związku z czym pod koniec sierpnia powrócił do Pearl Harbor

- 1968-09-30 — Wycofanie ze służby w Pearl Harbor
- 1968-10-10 — Skreślenie z listy floty (5 gwiazd bojowych za II WŚ, 1 za służbę w Korei oraz 3 za Wietnam)
- 1971-12-15 — Sprzedaż na złom Chou's Iron & Steel Co. w Kaoshiung, na Tajwanie

DD 578 Wickes*

- 1942-04-15 — Położenie stępki w Consolidated Steel Corp. of Texas, w Orange, Teksas (autoryzacja 1940-07-19)
- 1942-09-13 — Wodowanie w Consolidated Steel Corp., w Orange, Teksas
- 1943-06-16 — Wprowadzenie do służby; 13 lipca wyjście z Nowego Orleanu na ćwiczenia zgrywające i szkolenie bojowe, później odejście na Pacyfik, 27 listopada 1943 przybycie do Pearl Harbor
- 1943-12-10 — Odejście na Aleuty i wyspy Kurylskie. Pobyt tam do 7 sierpnia 1944, kiedy to odszedł na południe. 16 sierpnia zawinięcie do San Francisco, stąd po zakończeniu przeglądu i modernizacji przejście do Pearl Harbor
- 1944-09-15 — Wyjście z Pearl Harbor na południe, działania operacyjne w Zatoce Leyte, Hollandii, Luzonie i Cor-

regidorze, jak również na Okinawie. Opuszczenie akwenu 15 maja 1945 na 10-dniowy przegląd na Ulithi u burty tendra *Prairie* (AD-15)

- 1945-06-07 — Opuszczenie Ulithi, przejście z wolnym konwojem na Okinawę skąd odejście na Saipan. Później przejście do Pearl Harbor, dokąd zawinął 7 lipca. Wyjście w morze 8 lipca, odejście na planowy przegląd do San Francisco

- 1945-07-14 — Przybycie do Naval Ammunition Depot na Mare Island gdzie wyładował amunicję. Później przejście do Hunters Point gdzie do 31 sierpnia zakończono remont. Na początku września trening i ćwiczenia odświeżające dla załogi. Jego kariera była już jednak bardzo krótka

- 1945-12-20 — Wycofanie ze służby, w rezerwie

- 1972-11-01 — Skreślenie z listy floty i przeznaczenie do wykorzystania jako jednostki-celu w testach pocisków „Harpoon” (5 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1974-04-08 — Zatopienie jako jednostki-celu u wybrzeża Kalifornii

DD 579 William D. Porter*

- 1942-05-07 — Położenie stępki w Consolidated Steel Corp. of Texas, Orange, Texas (autoryzacja 1940-07-19)

- 1942-09-27 — Wodowanie w Consolidated Steel Corp., Orange, Texas

- 1943-07-06 — Wprowadzenie do służby; po okresie szkolenia bojowego służba na Atlantyku – bazowanie w Norfolk, Wirginia

- 1943-11-13 — Spotkanie z pancernikiem *Iowa* (BB-61) przewożącym prezydenta Roosevelta do Kairu na Konfe-

rencję Teherańską, prowadzenie szkolenia bojowego. Powrót do Norfolk, przygotowanie do перебазowania na Pacyfik, 29 grudnia przybycie do Dutch Harbor, wyspa Unalaska. Dołączenie do TF 94, następne sześć miesięcy bez znaczących wydarzeń

- 1944-06-10 — Wyjście z Attu i 13 października przybycie do Matsuwa na Kuryłach gdzie ostrzeliwał wyspę. Tam wykrył na radarze echo jednostki poruszającej się z prędkością 55 w. Po jego zidentyfikowaniu jako nieprzyjacielskiego kutra torpedowego zatopił go ogniem artyleryjskim. Kolejnych dwanaście miesięcy spędził na służbie eskortowej oraz kilku bombardowaniach wybrzeża

- 1945-06-10 — Strata wojenna; zatopienie koło Okinawy przez japońskiego kamikaze – bombowca nurkującego Aichi D3A „Val”. Jego załoga nie poniosła jednak wielkich strat przypuszczalnie ze względu na to, że okręt nie został bezpośrednio trafiony. Odnosił jednak poważne uszkodzenia w części podwodnej spowodowane bliską eksplozją ładunku kamikaze

- 1945-07-11 — Skreślenie z listy floty (4 gwiazdy bojowe za służbę w II WŚ)

DD 580 Young*

- 1942-05-07 — Położenie stępki w Consolidated Steel Corp. of Texas, w Orange, Teksas (autoryzacja 1940-07-19)

- 1942-10-15 — Wodowanie w Consolidated Steel Corp., Orange, Teksas

- 1943-07-31 — Wprowadzenie do służby

- 1943-11-13 — Spotkanie z pancernikiem *Iowa* (BB-61) przewożącym prezydenta Roosevelta do Kairu na Konfe-

William D. Porter (DD-579) tonący 10 czerwca 1945 koło Okinawy. Przy jego burcie okręt desantowy LCS(L)-86.

Fot. U.S. Navy



rencję Teherańską, prowadzenie szkolenia bojowego oraz zapewnianie eskorty. W połowie rejsu otrzymanie rozkazu skierowania się na teatr wojenny Pacyfiku. 24 listopada przejście Kanału Panamskiego i przydzielenie do 9 Floty, w połowie stycznia 1944 dotarcie na Aleuty

Po miesiącach służby bez ważniejszych wydarzeń, we wrześniu 1944 powrót na przegląd do Stanów Zjednoczonych. 6 października opuszczenie Zatoki San Francisco, 18 listopada przybycie na Leyte w środek ataków powietrznych

- 1944-12-19 — Opuszczenie Leyte, w ciągu kolejnego roku udział w akcjach na Luzonie, Corregidorze i Mindanao. Powrót do Stanów Zjednoczonych na kolejny przegląd, 12 czerwca 1945 zawinięcie do Mare Island Navy Yard. W sierpniu z powrotem na Hawajach, 25 września ponowne odejście do Stanów Zjednoczonych i 27 października przybycie do Nowego Jorku na obchody Dnia Marynarki 1945

- 1945-11-01 — Wyjście do Charleston, Karolina Południowa

- 1946-03-31 — Dezaktywacja w Charleston, Karolina Południowa

- 1947-01-31 — Wycofanie ze służby – przeniesienie do rezerwy w Charleston, Karolina Południowa

- 1968-05-01 — Skreślenie z listy floty (5 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1970-03-06 — Celowe zatopienie ogniem artylerii morskiej – 114 Mm na zachód – północny-zachód od Virginia Beach

DD 581 Charrette

- 1942-02-20 — Położenie stępki w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts (autoryzacja 1940-07-19)

- 1942-06-03 — Wodowanie w Boston Navy Yard

- 1943-05-18 — Wprowadzenie do służby; 20 września 1943, wyjście z Nowego Jorku w eskorcie *Monterey* (CVL-26) do służby na Pacyfiku. Wśród niej były lądowania na Makin i Tarawa, bombardowanie wybrzeża Nauru oraz uderzenia powietrzne przeciwko Kavieng, Nowa Irlandia i uderzenie na Cape Gloucester 26 grudnia

- 1944-01-21 — Zawinięcie na Funafuti w ramach przygotowania do operacji przeciwko Wyspom Marshalla. Od 23 stycznia do 5 lutego osłona lotniskowców w serii ataków na Kwajalein i Eniwetok

Nocą 4/5 lutego opuszczenie pozycji w osłonie dla sprawdzenia uzyskanego kontaktu radarowego, który okazał się być okrętem podwodnym *I 21*. Zatopienie go wspólnie z *Fair* (DE-35)

Kontynuacja rutynowej służby do czerwca, 15 czerwca wspólnie z *Boyd* (DD-544) zatopienie japońskiego frachtowca 1900-ton, podniesienie z wody 112 rozbitków. Pozostawienie na akwenie operacyjnym do 2 lutego 1945, kiedy to opuścił Filipiny. 25 lutego przybycie na przegląd do Puget Sound Naval Shipyard w Bremerton. W czerwcu powrót na akwen operacyjny

- 1945-08-02 — Wraz z *Conner* (DD-582) nawiązanie kontaktu z jednostką zidentyfikowaną jako okręt szpitalny *Tachibana Maru*. Znalezienie przez oddział abordażowy z *Charette* dużej ilości uzbrojenia oraz innej kontrabandy, a także wyszkolonych żołnierzy, którzy zostali wzięci do niewoli. 6 sierpnia doprowadzenie przyzu przez niszczyciele na Morotai

- 1945-08-13 — Opuszczenie Morotai przejście do Subic Bay przed zawinięciem do Buckner Bay na Okinawie. 7 września przejście do eskortowania transportowców wojsk okupacyjnych, wyposażenia i zaopatrzenia do portów chińskich. 12 grudnia wyjście z Szanghaju i 30 grudnia 1945 zawinięcie do San Francisco

- 1946-03-04 — Przeniesienie do rezerwy w San Diego bez wycofania ze służby

- 1947-01-15 — Wycofanie ze służby przeniesienie do rezerwy w San Diego

- 1959-06-16 — Wypożyczenie Grecji na podstawie MAP

- 1959-07-15 — Wprowadzenie do służby we flocie greckiej jako A/T *Velos* [A/T Βελος] (D-16) w Long Beach, Kalifornia

- 1975-09-01 — Skreślenie z listy floty amerykańskiej, sprzedaż Grecji (13 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

DD 582 Conner

- 1942-04-16 — Położenie stępki w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts (autoryzacja 1940-07-19)

- 1942-07-18 — Wodowanie w Boston Navy Yard

- 1943-06-08 — Wprowadzenie do służby w Boston Navy Yard; po rejsach szkolnych odejście na Pacyfik. 19 września 1943 przybycie do Pearl Harbor. W kolejnych miesiącach do grudnia 1944 udział, choć nie tylko, w następujących akcjach i operacjach: rajdzie na wyspę Wake, inwazji na Wyspy Gilberta, uderzeniach na Kwajalein i Majuro, rajdach na Truk i Mariany, Wyspy Palau, Yap, Ulithi i Woleai, bitwach na Morzu Filipińskim, w Cieśninie Surigao i Zatoce Leyte

Pozostawanie na Filipinach do czasu odejścia po zaopatrzenie na Manus 23 grudnia 1944

- 1945-01-09 — Uczestnictwo w osłonie lądowań inwazyjnych u wejścia do Zatoki Lingayen do następnego dnia. 29 stycznia odejście na przegląd do stoczni marynarki Puget Sound

- 1945-05-16 — Powrót do Zatoki San Pedro na Leyte. Udział w bombardowaniach wybrzeża i innych zadaniach typowych dla niszczycieli koło Balikpapan i w Zatoce Brunei na Borneo oraz na innych akwenach. 2 sierpnia wraz z *Charette* przechwycenie japońskiego okrętu szpitalnego, zajęcie go jako przyzu

- 1945-09-08 — Zawinięcie do Jinsen, Korea, służba w siłach okupacyjnych na Dalekim Wschodzie. Operowanie pomiędzy Jinsen, Tsingtao i Szanghajem. 20 stycznia 1946 powrót do San Francisco

- 1946-07-05 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Long Beach, Kalifornia

- 1959-09-15 — Wypożyczenie Grecji na podstawie MAP i tego samego dnia w Long Beach, Kalifornia wprowadzenie do służby we flocie greckiej jako A/T *Aspis* [A/T Ασπις] (D-06)

- 1975-09-01 — Skreślenie z listy floty amerykańskiej i sprzedaż Grecji (12 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

DD 583 Hall

- 1942-04-16 — Położenie stępki w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts (autoryzacja 1940-07-19)

- 1942-07-18 — Wodowanie w Boston Navy Yard

- 1943-07-06 — Wprowadzenie do służby w Boston Navy Yard. 11 sierpnia wyjście na rejsy szkolne, później 28 września przybycie do Norfolk

- 1943-11-05 — Wyjście z Norfolk wraz z *Halligan* i *Maccomb* w celu realizacji zadania specjalnego. Spotkanie okrętów z pancernikiem *Iowa* wiozącym prezydenta Roosevelta na Konferencję Teherańską dla zapewnienia eskorty. 6 grudnia ponowne dołączenia do *Iowy* na rejs powrotny

- 1944-01-11 — Zawinięcie do Pearl Harbor po opuszczeniu Charleston 21 grudnia 1943. Wyjście z Hawajów 22 stycznia ku Wyspom Marshalla gdzie wspierał operacje uderzeniowe i desantowe, ostatnią mającą miejsce w Zatoce Mangarin 15 grudnia 1944

Po zakończeniu z powodzeniem operacji desantowej w Zatoce Lingayen 9 stycznia 1945, kontynuował działania w Zatoce jako eskorta i osłona okrętów do czasu powrotu na Ulithi 12 marca

- 1945-03-21 — Odejsie ku Okinawie z TF 54 i 25 marca rozpoczęcie patrolowania akwenu tej wyspy. 28 maja odejsie na Leyte i powrót 13 czerwca. Przystąpienie do akcji ratunkowej po wejściu na minę niszczyciela *Twiggs* u plaży 16 stycznia i podniesienie z wody 48 jego rozbitków

- 1945-06-23 — Odejsie ze służby na wodach Okinawy. Przejście do Stanów Zjednoczonych i wejście na przegład do San Pedro, Kalifornia. Z końcem wojny, w sierpniu przejście do San Diego dla rozpoczęcia dezaktywacji

- 1946-12-10 — Wycofanie ze służby w San Diego i włączenie do Floty Rezerwowej Pacyfiku w Long Beach, Kalifornia

- 1959-12-02 — Ponowne wprowadzenie do służby jako okrętu szkolnego dla załóg

- 1960-02-09 — Wypożyczenie Grecji na podstawie MAP i tego samego dnia w Long Beach, Kalifornia wprowadzenie do służby we flocie greckiej jako A/T *Lonchi* [A/T Λονχη] (D-56)

- 1975-09-01 — Formalne skreślenie z listy floty i sprzedaż (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

DD 584 Halligan

- 1942-11-09 — Położenie stępki w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-03-19 — Wodowanie w Boston Navy Yard

- 1943-08-19 — Wprowadzenie do służby w Boston Navy Yard. W połowie listopada dołączenie do *Iowy* (patrz DD-583) i 17 grudnia przybycie do Charleston

- 1944-01-04 — Zawinięcie do San Diego i przejście do Pearl Harbor, przybycie 11 stycznia. Dołączenie do TF 52 i 22 stycznia wyjście w morze – udział w inwazji na Wyspy Marshalla, powrót 22 maja

Podczas kolejnych 10 miesięcy służba na akwenach operacyjnych, ale nie tylko, Sajpan, w Zatoce Leyte, Samar, Luzon oraz w końcu na Iwo Jima

Powrót z operacji na Iwo Jima, jako jednego z ostatnich niszczycieli. W połowie marca 1945 zawinięcie na Ulithi. Ponowne wyjście w morze w celu uczestnictwa w inwazji na Okinawę. Przydzielenie do jednostki wsparcia ogniowego, 25 marca przybycie na południowo-zachodni akwen Okinawy

- 1945-03-26 — Strata wojenna. Około 18:35 wejście na minę pomiędzy Kerama Retto i Okinawą. Rozerwanie przednich magazynów amunicji i oderwanie przedniej części okrętu, w tym pomostu aż do przedniego komina. Wkrótce po eksplozji przybycie *PC-1128* i *LSM-194* dla ratowania ocalałych

Utrata przez *Halligan* połowy z 300 członków załogi; przeżycie jedynie 2 z jego 21 oficerów. Zdryfowanie i osadzenie się następnego dnia opuszczonego okrętu na mieliźnie koło wyspy Tokashiki

- 1945-04-28 — Skreślenie z listy floty (6 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1957 — Przekazanie wraku administracji Wysp Ryukyu

DD 585 Haraden

- 1942-11-09 — Położenie stępki w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-03-19 — Wodowanie w Boston Navy Yard

- 1943-09-16 — Wprowadzenie do służby w Boston Navy Yard. 9 października wyjście z Bostonu - szkolenie załogi koło Bermudów, później, 30 listopada dołączenie w Bostonie do lotniskowca *Intrepid* (CV-11) w celu przejścia na Pacyfik

- 1943-12-21 — Zawinięcie do San Diego, dołączenie do Północnej Grupy Wsparcia kontradm. Oldendorfa w inwazji na Wyspy Marshalla. 31 stycznia 1944 bezpośrednie wsparcie ogniowe ataku na wyspę Ennagannet, trafienie i wysadzenie w powietrze magazynu amunicji. Później, do 29 lutego patrolowanie przeciwpodwodne

- 1944-03-08 — Zawinięcie do Pearl Harbor na krótki przegląd, później powrót na wyspy Marshalla z dwoma zbiornikowcami floty

- 1944-05-18 — Wyjście z Pearl Harbor z lekkim lotniskowcem *Bataan* (CVL-29). Przydzielenie do osłony lotniskowców eskortowych *Manila Bay* (CVE-61) i *Natoma Bay* (CVE-62) oraz okrętu warsztatowego *Hector* (AR-7) – udział w następnej wielkiej operacji na Marianach. W większości bez znaczących wydarzeń

1 listopada 1944 przybycie do Seeadler Harbor, na Manus, Wyspy Admiralicji, 12 listopada wyjście na Palau, przybycie 18 listopada, od tego czasu zapewnianie obrony powietrznej konwojom do 28 listopada

- 1944-12-13 — Wejście zespołu lotniskowców na Morze Sulu w drodze na Mindoro. 10 grudnia wyjście z Manus, zaatakowanie przez 4 samoloty japońskie. Udział *Haraden* w zestrzeleniu 3 maszyn, 4 z nich zanurkowała i rozbiła się o burtę niszczyciela wyłączając z ruchu jego przednią maszynownię oraz poważnie uszkadzając górną część burty

Podejście *Twiggs* wzdłuż burty *Haraden* dla udzielenia pomocy. Szybkie odejsie o własnych siłach. 14 grudnia 1944 zawinięcie do Zatoki San Pedro i przekazanie - 14 poległych oraz 24 rannych

- 1945-01-14 — Zawinięcie do Puget Sound Naval Shipyard w Bremerton dla usunięcia uszkodzeń bojowych. 19 kwietnia ponowne wyjście na Pacyfik z San Francisco, 25 kwietnia przybycie do Pearl Harbor. Podjęcie zadań eskortowych konwojów desantowych na zachodnim Pacyfiku. 6 lipca rozpoczęcie działań szkolnych w Subic Bay na Filipinach

- 1945-08-28 — Wyjście w morze z jednostkami 7 Floty – pokaz siły w Tsingtao oraz wzdłuż wybrzeża Chin. 8 września przybycie do Jinsen (Inchon) w Korei. 29 września wyjście z Jinsen z Północnochińskimi siłami okupacyjnymi. Wsparcie lądowania sił okupacyjnych w zatoce Taku 30 września-6 października

- 1946-01-03 — Zawinięcie do San Francisco, Kalifornia po wyjściu z Tsingtao 13 grudnia 1945

• 1946-07-02 — Wycofanie ze służby w San Diego i wcielenie do rezerwy w grupie San Diego

• 1972-11-01 — Skreślenie z listy floty i autoryzacja dla wykorzystania w testach pocisków „Harpoon” (5 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

• 1973-11-01 — Celowe zatopienie pociskiem „Harpoon”, przypuszczalnie u wybrzeża południowej Kalifornii

DD 586 Newcomb

• 1943-03-19 — Położenie stępki w Boston Navy Yard w Bostonie, Massachusetts (autoryzacja 1940-07-19)

• 1943-07-04 — Wodowanie w Boston Navy Yard

• 1943-11-10 — Wprowadzenie do służby w Boston Navy Yard; po rejsach szkolnych przejście na Wyspy Marshalla, zawinięcie 4 kwietnia 1944. Następnie dwumiesięczne patrole przeciwpodwodne na atolach Mille, Wotje i Jaluit

• 1944-05-29 — Do 5 sierpnia udział w lądowaniu na Saipan jako okręt flagowy osłony, udział w siłach wsparcia i osłonowych zarówno na Saipan, jak i Tinian

• 1944-06-22 — Podczas osłony transportowców, wraz z *Chandler* (DMS-9) zatopienie japońskiego okrętu podwodnego *I 185*. Działania w Grupie Wsparcia Ogniwego i Bombardowania podczas uderzenia na wyspy Palau – 6 września do 1 października 1944. Przeprowadzenie przez *Newcomb* 23 bombardowań wybrzeża

• 1944-10-25 — Bitwa w Zatoce Leyte gdzie ostatnia z jego 5 torped trafiła pancernik *Yamashiro*. Wspomaganie uszkodzonego *Albert W. Grant* (DD-649), zapewnienie wsparcia medycznego oraz odholowanie z akwenu bitwy

• 1945-02-25 — Ponowny atak na japoński okręt podwodny – z nieznanymi rezultatami

• 1945-04-06 — Poważne uszkodzenie przez cztery kamikaze oraz bombę koło wyspy Shima, w pobliżu Okinawy, podczas osłony trałowców. Udzielenie pomocy przez *Leutze* (DD-481), trafionego również przez kamikaze oraz *Beale* (DD-471). Ugaszenie pożarów i utrata mocy, 18 zabitych, 25 zaginionych oraz 64 rannych. Przeholowanie na Kerama Retto przez holownik floty *Tekesta* (ATF-93)

• 1945-06-14 — Po usunięciu uszkodzeń kadłuba przez okręt warsztatowy *Vestal* (AR-4) przejście na holu przez Saipan, Pearl Harbor do San Francisco, przybycie 8 sierpnia

• 1945-11-20 — Wycofanie ze służby po zakończeniu II WŚ, dalszy remont uznany za nieopłacalny

• 1946-03-28 — Skreślenie z listy floty (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

• 1947-10-01 — Rozpoczęcie złomowania w Mare Island Naval Shipyard w Vallejo, Kalifornia

DD 587 Bell

• 1941-12-30 — Położenie stępki w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa (autoryzacja 1940-07-19)

• 1942-06-24 — Wodowanie w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa

• 1943-03-04 — Wprowadzenie do służby w Charleston, Karolina Południowa. Początkowo operował na Północnym Atlantyku. 6 listopada 1943 wyjście na Pacyfik

• 1943-11-27 — Zawinięcie do Pearl Harbor dołączenie do TF 58. Udział, jednak nie tylko, w uderzeniach na Kavieng, Nową Irlandię (25 grudnia 1943, 1 i 4 stycznia



Fotografia Nr 50 pochodząca z oficjalnego raportu uszkodzeń przedstawiająca rejon śródokręcia *Newcomb* (DD-586). Fot. U.S. Navy

1944), inwazji na Kwajalein (29 stycznia-2 lutego 1944), lądowaniu w Hollandii (21-24 kwietnia), inwazji na Saipan (12-24 czerwca), Bitwie na Morzu Filipińskim (19-20 czerwca), inwazji na Guam (21 lipca 1944) oraz wraz z TF 38 rajdach na Formozę (12-17 października 1944). Uczestnictwo w eskortowaniu uszkodzonych krążowników *Houston* (CL-81) i *Canberra* (CA-70) z Formozy na Ulithi (15-29 października 1944), ponowne dołączenie do 3 Floty – udział w atakach na Luzon (5 listopada-16 grudnia 1944) oraz w inwazji w Zatoce Lingayen, Luzon (4-18 stycznia 1945)

• 1945-01-31 — Współuczestnictwo z *O'Bannon* i *Ulvert M. Moore* (DE-442) w zatopieniu japońskiego okrętu podwodnego *RO 115*

• 1945-02-27 — Przybycie do Puget Sound Naval Shipyard na remont oraz odejście z zachodniego wybrzeża 22 kwietnia

• 1945-05-29 — Zawinięcie na Leyte; następnie przejście i udział w lądowaniach w Brunei Bay (7-10 czerwca) oraz koło Balikpapan (1-3 lipca). Później, do końca wojny patrolownie i eskortowanie konwojów na Filipiny. Następnie służba w siłach okupacyjnych na Okinawie, w Chinach i Korei. 14 grudnia 1945 odejście do San Francisco, zawinięcie tam 4 stycznia 1946

• 1946-06-14 — Wycofanie ze służby, w rezerwie w San Diego

• 1972-11-01 — Skreślenie z listy floty i przeznaczenie do wykorzystania jako cel w testach pocisków „Harpoon” (12 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

• 1975-05-11 — Celowe zatopienie koło wyspy San Clemente, Kalifornia

DD 588 Burns

- 1942-05-09 — Położenie stępki w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa (autoryzacja 1940-07-19)
 - 1942-08-08 — Wodowanie w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa
 - 1943-04-03 — Wprowadzenie do służby w Charleston, Karolina Południowa, przydzielenie do Floty Pacyfiku
 - 1943-09-17 — Zawinięcie do Pearl Harbor. Pomiędzy październikiem 1943 i lipcem 1945, z wyjątkiem okresu (lutego-kwiecień 1945 - remont w kraju) uczestnictwo, jednak nie tylko, w następujących operacjach, działaniach eskortowych, dozorowaniu, naprowadzaniu myśliwców oraz akcjach ratunkowych: rajdzie na wyspę Wake (5-6 października 1943), operacji na Wyspach Gilberta (20 listopada-8 grudnia 1943), okupacji atoli Kwajalein i Majuro (29 stycznia-8 lutego 1944), operacji w Hollandia (21-24 kwietnia), operacji Marianańskiej (25 czerwca-6 sierpnia), Bitwie na Morzu Filipińskim (19-20 czerwca), zajęciu i okupacji Saipan (12-24 czerwca) oraz Guam (21 lipca 1944), a także lądowaniach w Zatoce Brunei (7-10 stycznia 1945) oraz koło Balikpapan (1-3 lipca 1945)
 - 1944-01-30 — Uratowanie trzech amerykańskich lotników, następnie napotkanie małego konwoju japońskiego koło atolu Ujae. Zatopienie w ciągu kolejnych 34 minut wszystkich czterech jednostek japońskich: frachtowca, średniego zbiornikowca oraz dwóch małych jednostek: frachtowca i eskortowca
 - 1944-02-17 — Jako jednostka TG 50.9 uczestnictwo w uderzeniu na Truk, archipelag Karolinów. Podczas tej akcji miało miejsce zatopienie lekkiego krążownika *Katori* oraz niezidentyfikowanego trałowca, a nieco później ścigacza okrętów podwodnych Nr 24 [Typ „Nr 13”, 438 ts, 50,9 m (całk.), 46,3 m (mpp), 16 w], uratowanie 6 rozbitków
- Po zakończeniu działań wojennych pozostawanie na Dalekim Wschodzie w służbie okupacyjnej. 29 grudnia 1945 odejście na zachodnie wybrzeże
- 1946-01-08 — Zawinięcie do San Francisco, później przydzielenie do 19 Floty dla dezaktywacji
 - 1946-06-25 — Wycofanie ze służby, w rezerwie w San Diego
 - 1972-11-01 — Skreślenie z listy floty – przeznaczenie do wykorzystania w roli celu w testach pocisków rakietowych „Harpoon” (11 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)
 - 1976-06-29 — Zatopienie jako celu kierowanym laserem ogniem artylerii głównej kalibru 203 mm L/55 Mk-71 niszczyciela *Hull* (DD-945) należącego do typu „Forrest Sherman”, około 1,8 km na południe od wyspy San Clemente, Kalifornia. Zlokalizowanie wraku przez cywilnych nurków pod koniec 2009 i na początku 2010 roku

DD 589 Izard

- 1942-05-09 — Położenie stępki w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa (autoryzacja 1940-07-19)
- 1942-08-08 — Wodowanie w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa
- 1943-05-15 — Wprowadzenie do służby; po rejsach szkolnych, 15 września 1943 odejście z Norfolk, 4 października przybycie do Pearl Harbor, wyjście 10 listopada 10 z TF 50 na Wyspę Gilberta, a po miesiącu na Makin

Po uczestnictwie w bombardowaniu Nauru, 8 grudnia wycofanie do Havannah Harbor na Efate, dla przygotowania do uderzenia na następny cel – Wyspy Marshalla

- 1944-01-23 — Wyjście z Funafuti Harbor na Wyspie Ellice dla zapewnienia osłony w zajęciu wyspy Kwajalein. 4 lutego wejście na atol Majuro gdzie dołączył do TF 58, udział w uderzeniach na Truk – 17-18 lutego. Podczas tych uderzeń samoloty z lotniskowców zniszczyły krążowniki pomocnicze *Aikoku Maru* i *Kiyosumi Maru*, niszczyciel *Fumizuki*, tendry okrętów podwodnych *Rio de Janeiro Maru* i *Heian Maru*, transportowiec lotniczy *Fujikawa Maru*, 6 zbiornikowców oraz 17 niszczycieli – łączny tonaż – około 200 000. Samoloty z *Enterprise* (CV-6) zatopiły także niszczyciele *Oite* i *Agano*

Podczas ataków samolotów okręty z TF 58, w tym *Izard*, zatopiły lekki krążownik *Katori*, niszczyciel *Maikaze* oraz ścigacz okrętów podwodnych Nr 24. Dodatkowo, zostało zniszczonych lub uszkodzonych 250 do 275 samolotów japońskich

- 1944-02-22 — Udział w osłonie lotniskowców prowadzących uderzenia na akwen Tinian-Saipan, 26 lutego wycofanie na Majuro. Od marca do sierpnia wsparcie operacji 5 Floty na Nowej Gwinei i Marianach. Udział w Bitwie na Morzu Filipińskim (19-20 czerwca 1944) oraz w październiku w pierwszej części operacji przeciwko Okinawie i Formozie

Podczas kolejnych miesięcy kontynuowanie wsparcia uderzeń przeciwko nieprzyjacielowi, 28 marca wyjście na Eniwetok dokąd przybył 2 kwietnia. Dołączenie do konwoju, 20 kwietnia zawinięcie do Seattle. 30 czerwca wyjście do Pearl Harbor, w sierpniu w Adak, Alaska dołączenie do Sił Północnego Pacyfiku

- 1945-08-31 — Wyjście ku Honsiu, Japonia. W dalszym ciągu wojny uczestnictwo w operacjach w północnej Japonii. Do 15 listopada 1945 udział w uwalnianiu jeńców wojennych oraz demobilizacji jednostek japońskiej armii i floty
- 1945-11-30 — Zawinięcie do Seattle, przygotowanie do dezaktywacji w Puget Sound Naval Shipyard, w Bremerton. 2 kwietnia 1946 wyjście do San Diego
- 1946-05-31 — Wycofanie ze służby w San Diego oraz przeniesienie do rezerwy
- 1968-05-01 — Skreślenie z listy floty (10 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)
- 1970-04-02 — Sprzedaż na złom National Metal & Steel Corp., Terminal Island, w Los Angeles, Kalifornia

DD 590 Paul Hamilton

- 1943-01-20 — Położenie stępki w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa (autoryzacja 1940-07-19)
- 1943-04-07 — Wodowanie w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa
- 1943-10-25 — Wprowadzenie do służby. Po rejsach zgrywających załogę, 8 stycznia do 19 kwietnia 1944 służba w roli niszczyciela szkolnego operującego z Norfolk, Wirginia. 25 kwietnia wyjście w morze i 21 maja 1944 zawinięcie do Pearl Harbor

Od 13 czerwca do 12 sierpnia udział w osłonie zespołów zaopatrzenia obsługujących 3 Flotę podczas lądowania na Saipan 15 czerwca oraz towarzyszenie TF 58 podczas Bitwy na Morzu Filipińskim 19 i 20 czerwca

- 1944-08-20 — Odejście na Manus, Wyspy Admiralicji w towarzystwie lotniskowców eskortowych i zbiornikowców floty; od 1 września do 3 października udział w osłonie zespołów zaopatrzenia obsługujących 3 Flotę podczas lądowania oraz okupacji południowych Wysp Palau. Ponowne działania w tej roli od 4 października do 15 listopada 1944 podczas ataków powietrznych na Okinawę, Luzon, Formozę, Wyspy Visayan oraz flotę japońską

Odejście do Zatoki Leyte, Filipiny, od 7 do 11 grudnia pełnienie służby patrolowej, 15 grudnia osłona lądowania na Mindoro, od 27 grudnia 1944 do 2 stycznia 1945 osłona okrętów zaopatrujących siły U.S. Army na Mindoro, od 3 do 21 stycznia 1945 osłona uderzenia na Zatokę Lingayen, Filipiny

- 1945-01-04 — Uratowanie, 73 rozbitków z *Ommaney Bay* (CVE-79) - patrz także *Twiggs* (DD-591). Po pobraniu zaopatrzenia na Ulithi, od 10 lutego do 11 marca uczestnictwo w uderzeniu na Iwo Jimę - prowadzenie bombardowania wybrzeża, wsparcia ogniowego oraz ratowanie zestrzelonych lotników

Po akcjach ratunkowych koło wysp Volcano i Bonin, 26 marca zapewnianie wsparcia ogniowego podczas lądowania na Kerama Retto. Podczas oddelegowania od 21 marca do 17 czerwca: Okinawa Jima, Tsuken Shima, Ie Shima, Iheya Shima oraz Aguni Shima

- 1945-06-17 — Odejście z Okinawy, przejście przez Guam, Eniwetok i Pearl Harbour na przegląd do San Diego, Kalifornia, zawinięcie tam 8 lipca

- 1945-09-24 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego

- 1968-05-01 — Skreślenie z listy floty (7 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1970-04-02 — Sprzedaż na złom National Metal & Steel, w Los Angeles

***Twiggs* (DD-591) w ładnym burtowym ujęciu z 1944 roku.**

DD 591 *Twiggs*

- 1943-01-20 — Położenie stępki w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-04-07 — Wodowanie w Charleston Navy Yard w Charleston, Karolina Południowa

- 1943-11-04 — Wprowadzenie do służby. Po rejsach zgrywających załogę, służba w roli niszczyciela szkolnego operującego z Norfolk, Wirginia. 12 maja 1944 odejście z Hampton Roads na Hawaje w towarzystwie lotniskowca oraz niszczycieli *Franklin* (CV-13), *Cushing* (DD-797) i *Richard P. Leary* (DD-664)

- 1944-06-06 — Zawinięcie do Pearl Harbor udział w szkoleniach i ćwiczeniach, także eskortowanie konwojów pomiędzy Oahu i Eniwetok

- 1944-09-15 — Wyjście z Pearl Harbor w składzie 49 Eskadry Niszczycieli, osłona TG 79.2, Transportowej Grupy Uderzeniowej „B”, która przez Eniwetok przeszła na Manus na Wyspach Admiralicji. Do końca roku kontynuowanie służby eskortowej oraz innych zadań typowych dla niszczycieli

13 grudnia, po uderzeniu kamikaze w niszczyciel *Harden* (DD-585) pomoc mu w walce z pożarami oraz zaopatrzenie rannych. 20 grudnia odejście *Twiggs* na Wyspy Palau

- 1945-01-01 — Odejście z Kossol Roads, osłona wielkich zespołów operacyjnych przeznaczonych do inwazji na Luzon. Kilka okrętów z zespołu zostało trafionych podczas ataków powietrznych. 4 stycznia, kiedy podczas ataku kamikaze został utracony lotniskowiec eskortowy *Ommaney Bay* (CVE-79), *Twiggs* uratował 211 rozbitków. 25 stycznia zawinięcie na Ulithi na drobny remont oraz uzupełnienie zaopatrzenia

- 1945-02-10 — Dołączenie do TF 54, które 16 lutego dotarło do Iwo Jima. 10 marca odejście i 25 marca przybycie na Okinawę dla wzięcia udziału w bombardowaniu przedinwa-

Fot. zbiory A. D. Bakera III



zyjnym. 28 kwietnia, podczas służby w roli jednostki ostrzegania radiolokacyjnego TG 51, upadek kamikaze w wodę blisko jego burty. Uszkodzenie poszycia kadłuba w części podwodnej oraz skrzywienie prawoburtowej śruby przez wybuch bomby. Naprawa uszkodzeń przez okręt warsztatowy *Nestor* (ARB-6) i 17 maja powrót do służby

- 1945-06-16 — Strata wojenna; trafienie torpedą lotniczą koło Senaga Shima, nieopodal Okinawy, zrzuconą przez samolot kamikaze z lewej burty, która spowodowała wybuch 2 magazynu amunicji. Później zawrócenie przez samolot i rozbicie się w rufowej części okrętu pomiędzy wieżami artyleryjskimi Nr 3 i Nr 4. Zatonięcie *Twiggs* w ciągu godziny, 165 poległych lub zaginionych w tym dowódca okrętu oraz kolejnych 18 z 22 oficerów. 131 członków załogi zostało uratowanych

- 1945-07-11 — Skreślenie z listy floty (4 gwiazdy bojowe za służbę w II WŚ)

- 1957 — Podarowanie wraku rządowi Wysp Ryukyu

DD 592 Howorth*

- 1941-11-26 — Położenie stępki w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Waszyngton (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-01-10 — Wodowanie w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Waszyngton

- 1944-04-03 — Wprowadzenie do służby w Puget Sound Navy Yard. Po rejsach zgrywających załogę, 22 lipca wyjście w morze – osłona konwoju wiozącego żołnierzy piechoty morskiej do Pearl Harbor. Wyjście 25 sierpnia, dołączenie do 7 Floty w Hollandii i 30 września zawinięcie na dopiero zdobytą wyspę Morotai

Następnie 16 października 1944 odejście z zatoki Humboldta, w drodze na Leyte, przybycie 22 października, podjęcie zadań eskortowych i przeciwpodwodnych

- 1944-12-12 — Wyjście z Leyte na Mindoro wraz z *Nashville* (CL-43). Po bombardowaniach wybrzeża powrót do Hollandii przez Leyte, przybycie 28 grudnia

Po rozpoczęciu operacji w Zatoce Lingayen, przybycie 13 stycznia w pierwszej grupie wzmocnienia. 15 lutego wyjście z Luzonu na Saipan, prowadzenie szkolenia przed operacją desantową na Iwo Jima. Przybycie na Iwo Jimę 19 lutego, rozpoczęcie niemal miesięcznego, ciągłego udziału w osłonie przeciwlotniczej oraz bombardowaniu wybrzeża

- 1945-03-14 — Przejście przez Ulithi na Okinawę. 1 kwietnia będąc w drodze wraz z krążownikiem *St. Louis* (CL-49), zaatakowanie obydwo okrętów przez 8 samolotów kamikaze. Trafienie niszczyciela przez samolot w nadbudówkę, w wyniku czego zginęło 9 członków jego załogi. Zawrócenie do Stanów Zjednoczonych na remont, 2 maja zawinięcie do Mare Island

- 1945-07-15 — Opuszczenie Mare Island, przejście do Pearl Harbor. Później, w drodze do Adak, Alaska, kiedy 15 sierpnia ogłoszono kapitulację Japonii. W konsekwencji przejście do Japonii, wyjście z Zatoki Tokijskiej 11 listopada, 28 listopada przybycie do San Francisco

- 1946-04-30 — Wycofanie ze służby w San Diego i przeniesienie do rezerwy

- 1957-09-01 — Przechodzenie do Long Beach Naval Shipyard, Kalifornia. Wyposażenie w przyrządy naukowe w celu przygotowania do wykorzystania jako celu w testach broni jądrowej

- 1958 — Wykorzystany jako cel i skażony radiaktywnie podczas operacji „Hardtack I” – podwodnych testach bomb jądrowych „Wahoo” i „Umbrella” koło atolu Eniwetok

- 1961-06-01 — Skreślenie z listy floty (5 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1962-03-08 — Celowo zatopiony koło wyspy San Clemente, Kalifornia doświadczalnymi torpedami, z których jedna została wystrzelona z okrętu podwodnego *Voladar* (SS-490) należącego do typu „Tench”, a druga z *Salmon* (SS-573) typu „Sailfish”

Oficjalnie przekazana, nieco opóźniona informacja mówiła o przeprowadzeniu eksperymentu, dla wykazania przyczyn serii awarii torped, które trafiły U.S. Navy podczas II Wojny Światowej

DD 593 Killen*

- 1941-11-26 — Położenie stępki w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Washington (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-01-10 — Wodowanie w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Waszyngton

- 1944-05-04 — Wprowadzenie do służby w Puget Sound Navy Yard. Po rejsach zrywających załogę, 19 sierpnia opuszczenie Port Angeles, Waszyngton odejście do Pearl Harbor, Hawaje. Stąd eskortowanie konwoju na Manus, Wyspy Admiralicji, przybycie 14 września 1944

- 1944-10-12 — Odejście z Hollandii w składzie Sił Uderzeniowych Środkowych Filipin. 20 października przybycie do Zatoki San Pedro. W ciągu kolejnych pięciu dni zapewnianie dziennego i nocnego wsparcia ogniowego. Starcie eskadry *Killen’a* z nieprzyjacielem w Cieśninie Surigao podczas japońskiego ataku na siły uderzeniowe i Bitwie w Zatoce Leyte, 25 października. Wystrzelenie przez niszczyciel z powodzeniem 5 torped w kierunku pancernika *Yamashiro*. Ograniczenie przez jedno z trafień prędkości pancernika do 5 węzłów umożliwiające pozostałym niszczycielom jego zatopienie

- 1944-11-01 — Zaatakowanie koło Leyte przez 7 samolotów nieprzyjaciela. Zestrzelenie czterech z nich – trafienie jednak przez jedną bombę, która zabija 15 członków jego załogi. Po prowizorycznym usunięciu uszkodzeń, 15 stycznia 1945 zawinięcie na remont do Hunter’s Point, Kalifornia

- 1945-05-09 — Zawinięcie do Manus. Następnego dnia odejście do służby eskortowej i patrolowej na Filipinach. 10 czerwca wsparcie lądowania w Zatoce Brunei. 27 czerwca przybycie do Balikpapan, Borneo udział we wsparciu ogniowym

- 1945-07-14 — Zawinięcie do Manili. Wyjście z portu 2 tygodnie później - dołączenie do Sił Północnego Pacyfiku na Aleutach

- 1945-08-31 — Wyjście z Adak, wsparcie sił okupacyjnych na Wyspach Japońskich. 14 listopada odejście do Puget Sound. Stąd przejście do San Diego, przybycie 2 kwietnia 1946

- 1946-07-09 — Wycofanie ze służby w San Diego i przeniesienie do rezerwy

- 1957-09-01 — Przechodzenie do Long Beach Naval Shipyard, Kalifornia. Wyposażenie w przyrządy naukowe w celu przygotowania do wykorzystania jako celu w testach broni jądrowej



Killen (DD-593) w rejonie Richmond Beach, 8 czerwca 1944 roku.

Fot. NARA

- 1958 — Wykorzystany jako cel i skażony radiaktywnie podczas operacji „Hardtack I” – podwodnych testach bomb jądrowych „Wahoo” i „Umbrella” koło atolu Eniwetok

- 1962 — Wykorzystanie w testach materiałów wybuchowych w Zatoce Chesapeake

- 1963-06-01 — Skreślenie z listy floty (2 gwiazdy bojowe za WW II). Przydzielenie do bazy Roosevelt Roads na Puerto Rico jako cel pływający

- 1975-04-15 — Zatopienie pociskiem raketowym na płytkich wodach Bahía Salina del Sur na wyspie Vieques, Puerto Rico

- 1975-04-16 — Sprzedaż Andy International, Inc., w Brownsville, Teksas. Częściowe zdemontowanie wraku – raporty rozpoznania określają, że mniej niż połowa kadłuba pozostaje na oznaczonym wrakowisku

DD 594 Hart

- 1943-08-10 — Położenie stępki w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Waszyngton, pod nazwą *Mansfield* (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-03-21 — Przemianowanie na *Hart*

- 1944-09-25 — Wodowanie w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Waszyngton

- 1944-11-04 — Wprowadzenie do służby w Puget Sound Navy Yard. 31 stycznia 1945 zakończenie standardowych ćwiczeń zgrywających załogę. 19 lutego 1945 wyjście do Pearl Harbor. Od 27 lutego do 3 marca eskortowanie lotniskowca *Intrepid* podczas operacji artyleryjskich i lotniczych. 5 marca odejście na Ulithi, przybycie 16 marca

- 1945-04-19 — Odłączenie od 5 Floty i przejście na Filipiny w celu dołączenia do 7 Floty dla wzięcia udziału w lądowaniach na Borneo. 9 czerwca 1945 przybycie do Zatoki Brunei; od 11 czerwca także prowadzenie bombardowania wybrzeża w ramach wsparcia australijskich oddziałów desantowych

Udział w eskorcie Generała MacArthur’a, płynącego na krążowniku *Cleveland* do Manili. Później, 5 lipca odejście na Leyte, a następnie przebazowanie do Subic Bay - udział w ćwiczeniach i szkoleniach

- 1945-09-05 — Odejście dla wsparcia lądowania sił okupacyjnych Armii w Jinsen, Korea. Przez kilka kolejnych miesięcy wsparcie desantów żołnierzy amerykańskiej piechoty morskiej w Tsingtao i Taku

- 1946-02-09 — Odejście do Stanów Zjednoczonych

- 1946-05-31 — Wycofanie ze służby w Long Beach, Kalifornia i wcielenie do rezerwy. Później przebazowanie do Mare Island, a przed 1967 do Stockton, Kalifornia

- 1973-04-15 — Skreślenie z listy floty (2 gwiazdy bojowe za służbę w II WŚ)

- 1973-11-01 — Wystawienie przez Defense Reutilization and Marketing Service (DRMS) do sprzedaży na złom.

- 1973-12-03 — Sprzedaż na złom Zidell Explorations Inc. w Portland, Oregon

DD 595 Metcalf

- 1943-08-10 — Położenie stępki w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Washington (autoryzacja 1940-07-19)

- 1944-09-25 — Wodowanie w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Waszyngton

- 1944-11-18 — Wprowadzenie do służby w Puget Sound Navy Yard. Po rejsach zgrywających załogę koło San Diego przydzielenie do Floty Pacyfiku. Odejście z Bremerton 19 lutego 1945

- 1945-03-16 — Zawinięcie na Ulithi – operacje w składzie 3 Grupy Lotniskowców Eskortowych. Od 27 marca zapewnianie przez grupę wsparcia powietrznego operacjom desantowym na Kerama Retto (26 marca) i Okinawie (1 kwietnia). Następnie udział w rajdach przeciwko sąsiednim wyspom zajęтым przez Japończyków. 20 kwietnia odej-

ście przez Guam na Filipiny. 30 kwietnia dołączenie na Leyte do 7 Floty

- 1945-06-09 — Zawinięcie do Zatoki Brunei na Borneo dla wspierania operacji desantowej wojsk australijskich następnego dnia. Po akcji koło Mari-Lutong od 19 do 21 czerwca, 27 czerwca przejście do Balikpapan przed operacjami z TF 74 przed lądowaniem sił głównych wojsk australijskich 1 lipca

- 1945-08-04 — Dołączenie do Sił Morza Filipińskiego, działania jako eskorta konwojów między Filipinami i Okinawą. Podczas rejsu z konwojem 10K-204, kiedy był jeden dzień od Okinawy nastąpiła kapitulacja Japonii

- 1945-09-04 — Odejście z Okinawy - udział w lądowaniu sił okupacyjnych Armii w Korei i 8 września dołączenie do *Shields, Hart i Conner* dla przeprowadzenia TU 78.1.15 przez zaminowane Morze Żółte do Jinsen. Na początku 1946 odejście do San Diego włączenie w skład 16 (Nieaktywnej Rezerwowej) Floty

- 1946-03-01 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego

- 1951-07-01 — Przebazowanie do Long Beach, Kalifornia. W 1960 przebazowanie do Stockton, Kalifornia

- 1971-01-02 — Skreślenie z listy floty (3 gwiazdy bojowe za służbę w II WŚ)

- 1972-06-06 — Sprzedaż na złom Union Minerals & Alloys Corp. z Nowego Jorku, Nowy Jork

DD 596 Shields

- 1943-08-10 — Położenie stępki w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Washington (autoryzacja 1940-07-19)

- 1944-09-25 — Wodowanie w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Waszyngton

- 1945-02-08 — Wprowadzenie do służby w Puget Sound Navy Yard. Po rejsach zgrywających załogę, 6 maja odejście do Pearl Harbor. Po kilku dniach operowania w pobliżu

Pearl Harbor, odejście na Eniwetok z konwojem PD-413-T. Krótki okres służby operacyjnej podczas II WŚ, 24 maja -15 sierpnia 1945, stanowiła niemal w całości służba eskortowa i patrolowa na wodach wokół Eniwetok, Ulithi, Leyte, Okinawy i Borneo

- 1945-06-26 — Ostrzeliwnie japońskich instalacji brzegowych koło Miri, Borneo w ramach wsparcia australijskich sił lądowych. Akcja ta była jego jedyną operacją bojową podczas wojny

- 1945-08-15 — W Buckner Bay, Okinawa. Po przerwaniu działań bojowych działalność we wspieraniu sił okupacyjnych oraz służbie patrolowej u wybrzeży północnych Chin

- 1946-02-19 — Zawinięcie do San Pedro, Kalifornia.

- 1946-06-14 — Wycofanie ze służby i wcielenie do rezerwy

- 1950-07-15 — Ponowne wprowadzenie do służby i we wrześniu 1951 przebazowanie na Daleki Wschód – udział w swej pierwszej turze Wojny Koreańskiej

- 1952-11-01 — Wyjście w drugą turę Wojny Koreańskiej, powrót do San Diego 1 czerwca 1953

- 1954-02-11 — Ponowne przybycie do Korei, operowanie z TF 77, 21 lutego odejście do Subic Bay, Filipiny. Powrót do San Diego 18 lipca 1954. Od tego czasu do listopada 1963 siedmiokrotne oddelegowania do WESTPAC

- 1963-11-30 — Przerwanie działalności jako jednostki floty operacyjnej i przydzielenie do zespołu okrętów szkolnych Rezerwy Marynarki, wejście w skład 27 Rezerwowej Eskadry Niszczycieli

Spędzenie 8 kolejnych lat, ze zmniejszoną przez cały czas o ponad 50% załogą, w służbie Dowództwa Rozwoju i Szkolenia

- 1972-03 — Uznanie jego modernizacji za nieopłacalną

- 1972-07-01 — Wycofanie ze służby w San Diego i skreślenie z listy floty. Sprzedaż Brazyli (3 gwiazdy bojowe za służbę w Korei)

Metcalf (DD-595) na konserwacji, 1970 rok.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



DD 597 Wiley

- 1943-08-10 — Położenie stępki w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Washington (autoryzacja 1940-07-19)
- 1944-09-25 — Wodowanie w Puget Sound Navy Yard w Bremerton, Waszyngton
- 1945-02-22 — Wprowadzenie do służby w Puget Sound Navy Yard. Prowadzenie rejsów szkoleniowych koło San Diego, a później odejście na Hawaje. 19 maja wyjście z Port Angeles, 26 maja zawinięcie do Pearl Harbor
- 1945-06-13 — Wyjście na Filipiny w eskorcie lotnikowca eskortowego *Cape Gloucester* (CVE-109). Przybycie na Leyte 13 lipca i do Subic Bay 15 lipca. Następnie udział w szkoleniach i 9 sierpnia wyjście z Subic Bay w eskorcie małego zespołu zbiornikowców na Wyspy Ryukyu. Później dołączenie do sił w północnych Chinach. Po zakończeniu wojny udział w działaniach u wybrzeży Azji, gdzie walczyły ze sobą siły chińskich komunistów i nacjonalistów
- 1945-09-08 — Osłona lądowania wojsk amerykańskich sił pokojowych koło Jinsen (Inchon), Korea
- 1945-10-12 — Dołączenie do zespołu szybkich lotnikowców operujących w Zatoce Pohai. Pozostawanie na Dalekim Wschodzie do grudnia, później przejście do Stanów Zjednoczonych przez Guam, Eniwetok oraz Pearl Harbor. 3 stycznia 1946 przybycie do San Francisco, Kalifornia. 11 marca otrzymanie rozkazu rozpoczęcia dezaktywacji i następnego dnia przejście do San Diego
- 1946-08-09 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego
- 1968-05-01 — Skreślenie z listy floty
- 1970-04-02 — Sprzedaż na złom National Metal & Steel Corp., Terminal Island w Los Angeles

DD 598 do 615, DD 616 do 628: 18 jednostek typu „Mayo” oraz 13 typu „Gleaves”. Obydwa te typy były w rzeczywistości praktycznie identycznymi niszczycielami podobnymi do typu „Benson-Livermore”, Grupa 1 oraz „Benson-Livermore”, Grupa 2

DD 629 Abbot

- 1942-09-21 — Położenie stępki w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine (autoryzacja 1940-07-19)
- 1943-02-17 — Wodowanie w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine
- 1943-04-23 — Wprowadzenie do służby w Boston Navy Yard. Służba eskortowa na Atlantyku i Karaibach
- 1943-09-10 — Odejście na Pacyfik
- 1944-01 — Do sierpnia 1945 prowadzenie wsparcia ogniowego, służby patrolowej i eskortowej podczas inwazji na Wyspy Marshalla (29 stycznia-18 lutego 1944), lądowania w Hollandii (21 kwietnia-4 maja), inwazji na Mariany (16 stycznia-1 sierpnia), lądowaniach na Leyte (20 października-10 listopada), lądowaniach w Zatoce Lingayen (4-18 stycznia 1945), lądowaniach w Zatoce Manilskiej-Bicol (13-28 lutego), wyzwoleniu południowych Filipin (28 lutego-3 marca) oraz operacjach 3 Floty przeciwko Japonii (10 lipca-9 sierpnia 1945)
- 1946-05-21 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Long Beach
- 1951-02-26 — Wprowadzenie do służby w Long Beach i w czerwcu 1951 wcielenie do Floty Atlantyku

- 1954-06 — Przebazowanie na Pacyfik jako jednostki 7 Floty. W listopadzie powrót do Floty Atlantyku
- 1965-03-26 — Wycofanie ze służby w Filadelfii i wcielenie do rezerwy
- 1974-12-01 — Skreślenie z listy floty (8 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)
- 1975-07-31 — Sprzedaż na złom Boston Metals Co. w Baltimore, Maryland

DD 630 Braine

- 1942-10-12 — Położenie stępki w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine (autoryzacja 1940-07-19)
- 1943-03-07 — Wodowanie w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine
- 1943-05-11 — Wprowadzenie do służby w Boston Navy Yard, latem 1943 oddelegowanie do Pearl Harbor
- 1943-10 — Do marca 1944 uczestnictwo w bombardowaniu wyspy Wake (5-6 października), w początkowej fazie lądowania w zatoce Empress Augusta, Bougainville (1-3 listopada 1943) oraz lądowaniu na Green Island (15 lutego 1944). Przejście do Rabaul Harbor na nocne bombardowanie wybrzeża (24-25 lutego) oraz wsparcie lądowania na wyspie Emirau, w archipelagu Bismarcka (20 marca 1944)
- 1944-06-14 — Odniesienie niewielkich uszkodzeń podczas udziału w bombardowaniu wyspy Tinian, kontynuowanie jednak operacji na Marianach do 23 czerwca, kiedy to odszedł na miesiąc do Stanów Zjednoczonych
- 1944-10 — Do maja 1945 prowadzenie wsparcia ogniowego podczas lądowania na Leyte (20 października), odparcie ataku powietrznego (18 listopada 1944), uczestnictwo w lądowaniu w Zatoce Lingayen (4-15 stycznia 1945), zatopienie nieprzyjacielskiego niszczyciela 7 stycznia, wsparcie lądowania na półwyspie Bataan oraz Corregidorze (14-28 lutego), a od 16-25 maja uczestnictwo w operacjach na Okinawie
- 1945-05-27 — Trafienie przez dwa samoloty samobójcze w część dziobową i śródkręcie, starty 67 poległych i 102 rannych. Pozostawanie na Kerama Retto, Wyspy Ryukyu, 19 czerwca odejście na remont awaryjny, 19 lipca przybycie do Stanów Zjednoczonych. 21 lipca 1945 przejście do Bostonu na remont końcowy. Później przejście do stoczni marynarki w Charleston, w celu dezaktywacji
- 1946-07-26 — Wycofanie ze służby przeniesienie do rezerwy w Charleston Navy Yard (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)
- 1951-04-06 — Wprowadzenie do służby w Charleston włączenie do Floty Atlantyku, w tym służba na Morzu Śródziemnym w składzie 18 Eskadry Niszczycieli
- 1954-11-30 — Odejście na Pacyfik jako okręt flagowy 21 Eskadry Niszczycieli. Włączenie w skład TF 77 w Japonii udział w patrolach na wodach Formozy. 19 czerwca 1955 powrót na Zachodnie Wybrzeże
- 1965 -1967 — W służbie z Task Force 77 na Yankee Station u wybrzeża Wietnamu. Wsparcie wojsk na lądzie oraz przerywanie nieprzyjacielskich linii komunikacyjnych przez bombardowanie wybrzeża. Udział w operacjach desantowych w Wietnamie
- 1968 — Ostatni rejs na zachodni Pacyfik, później 2-letnia służba w roli okrętu szkolnego rezerwy na Zachodnim Wybrzeżu

- 1971-04-07 — Uznanie za okręt nadwyżkowy (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)
- 1971-08-10 — Sprzedaż Argentynie
- 1971-08-17 — Wycofanie ze służby na Treasure Island, w San Francisco. Skreślenie z listy floty amerykańskiej i wprowadzenie do służby we flocie argentyńskiej, jako ARA *Almirante Domecq García* (D-23)

DD 631 Erben

- 1942-10-28 — Położenie stępki w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine (autoryzacja 1940-07-19)
- 1943-03-21 — Wodowanie w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine
- 1943-05-28 — Wprowadzenie do służby w stoczni marynarki w Bostonie
- 1943-10-02 — Zawinięcie do Pearl Harbor i dołączenie do 5 Floty. Wykonywanie zadań w osłonie lotniskowców
- 1943-12-04 — Efektywny ogień przeciwko samolotom nieprzyjaciela podczas wycofywania się zespołu operacyjnego z wysp Marshalla
- 1943-12-21 — Wyjście w morze ku Funafuti. Do 1945 udział w akcjach bombardowania Taroa i Wotje (29 stycznia 1944, 31 stycznia 1944 oraz trzech innych), Bitwie w Zatoce Leyte w październiku 1944 oraz osłonie lotniskowców i służbie eskortowej
- 1945-08-09 — Podczas bombardowania zakładów stalowych w Kamaishi zatopienie ogniem artyleryjskim 2 nieprzyjacielskich lugrów
- 1945-10-21 — Zawinięcie do Long Beach z pasażerami z Okinawy
- 1946-05-31 — Wycofanie ze służby i wcielenie do rezerwy

- 1951-05-19 — Wprowadzenie do służby w Long Beach, Kalifornia. 27 sierpnia wyjście do Yokosuka i dołączenie do TF 77. Udział w operacjach u obydwu wybrzeży Korei, w tym w bombardowaniach instalacji na brzegu

- 1953-06-01 — Zawinięcie do San Diego. Podczas kolejnych 5 lat służby odbycie czterech kolejnych rejsów na Daleki Wschód

- 1958-06-27 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego

- 1963-05-16 — Wypożyczenie Korei Południowej i tego samego dnia wprowadzenie do służby we flocie południowokoreańskiej, jako ROKS *Chung Mu* (DD-91)

- 1975-06-02 — Skreślenie z listy floty amerykańskiej i sprzedaż

DD 632 do DD 641: Dziesięć jednostek typu „Gleaves” (*Cowie, Knight, Doran, Earle, Butler, Gherardi, Herndon, Shubrik, Beatty, Tillman*)

DD 642 Hale

- 1942-11-23 — Położenie stępki w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-04-04 — Wodowanie w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine

- 1943-06-15 — Wprowadzenie do służby w Bostonie. Po rejsach szkolnych, 21 września wyjście z Halifaxu i 9 października zawinięcie do Pearl Harbor

- 1943-11-08 — Wyjście dla wzięcia udziału w inwazji na Wyspy Gilberta, osłona lotniskowców koło Tarawa, udział w bombardowaniu i lądowaniu na wyspie Betio, później 8 grudnia powrót do Pearl Harbor. 21 grudnia wyjście na

Erben (DD-631) na fotografii lotniczej z maja 1951 roku.

Fot. U.S. Navy





Hale (DD-642) po reaktywacji do służby w marcu 1951 roku.

Fot. U.S. Navy

Wyspy Ellice, później 21 stycznia 1944 uczestnictwo w inwazji na Wyspy Marshalla, od 29 stycznia do 22 lutego atakowanie atoli Maloelap i Wotje

Do końca 1944 wykonywanie podobnych zadań, w tym lądowanie na Guadalcanalu, Hollandii i Leyte. 24 listopada odejście z Leyte i 22 grudnia 1944 zawinięcie do San Francisco

- 1945-02-25 — Powrót do Pearl Harbor. 14 marca odejście z zespołem lotniskowca *Essex* kontradmirała Forresta Sherman'a na Ulithi i Okinawę. Do końca wojny wypełnianie zadań osłonowych i eskortowych oraz bombardowanie wybrzeża

- 1945-10-19 — Zawinięcie do Seattle, Waszyngton. Początkowo w służbie w San Diego

- 1947-01-15 — Wycofanie ze służby przeniesienie do rezerwy w San Diego

- 1951-03-24 — Wprowadzenie do służby w Long Beach, Kalifornia. 11 lipca 1951 zawinięcie do nowej bazy macierzystej w Newport, Rhode Island. Wykonywanie różnych zadań, w tym rejsów z podchorążymi oraz oddelegowanie na Morze Śródziemne. Od września 1953 do stycznia 1954 modernizacja i przegląd w Filadelfii. Przez następnych sześć lat odbycie dwóch rejsów dookoła świata (1954 i 1958), trzech oddelegowań na Morze Śródziemne oraz w latach 1955/56 służby w roli okrętu szkolnego artylerii Sił Niszczycieli w Newport

- 1960-07-30 — Wycofanie ze służby w Bostonie po okresie doświadczeń z antyjądrowym uzbrojeniem okrętów podwodnych

- 1961-01-23 — Wypożyczenie Kolumbii na mocy Military Aid Program (MAP), tego samego dnia wprowadzenie do służby we flocie kolumbijskiej jako ARC *Antioquia* (DD-01)

- 1975-06-02 — Formalne skreślenie z listy floty amerykańskiej (6 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

DD 643 Sigourney

- 1942-12-07 — Położenie stępki w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-04-24 — Wodowanie w Bath Iron Works Corp. w Bath, Maine

- 1943-06-29 — Wprowadzenie do służby. 14 września 1943 wyjście wraz z *Baltimore* (CA-68) z Norfolk na Zachodnie Wybrzeże. 3 października zawinięcie do San Diego. Następnego dnia odejście przez Pearl Harbor na Espiritu Santo. Przybycie 24 października przydzielenie do 44 Dywizjonu 22 Eskadry Niszczycieli

- 1943-11-17 — Podczas eskortowania transportowców do zatoki Empress Augusta stanie się wraz z transportowcami celem ataków lotniczych. Szybki transportowiec *McKean* (APD-5) został trafiony torpedą i zaczął gwałtownie płonąć. *Sigourney* i *Talbot* (DD-114) stanęły przy jego burtach na około pół godziny próbując ratować ocalałych. *McKean*

zatonął tracąc 64 członków swojej załogi oraz 52 zaokrętowanych na nim żołnierzy. Uratowanie przez będący pod ciężkimi atakami *Sigourney* 34 osób

- 1944-12-31 — Odejsie z Manus z TG 79.2 w kierunku Filipin. Przez 12 poprzednich miesięcy aktywność na Wyspach Green Island, Archipelagu Bismarcka koło Rabaul, Wyspy Duke of York, Bougainville, Emirau, Saipan, Tinian, Wyspach Palau, Peleliu, Zatoce Leyte oraz Mindoro

- 1945-05-06 — Odejsie z Filipin do Stanów Zjednoczonych przez Wyspy Marshalla i Pearl Harbor. W poprzednich miesiącach eskortowanie konwojów i wspieranie operacji desantowych na wszystkich Wyspach Filipińskich

- 1945-05-31 — Zawinięcie do San Pedro, Kalifornia. Wejście do stoczni Bethlehem Steel Co. na przegląd trwający do 3 września. Następnego dnia przebazowanie do San Diego, a miesiąc później do Nowego Jorku – przybycie 20 października. Nieco później skierowanie do Charleston, Karolina Południowa w celu przygotowania do dezaktywacji

- 1946-03-20 — Wycofanie ze służby, w rezerwie w Charleston, Karolina Południowa

- 1951-09-07 — Wprowadzenie do służby w Charleston, Karolina Południowa. Po szkoleniu zgrywającym załogę w Zatoce Guantanamo, w kwietniu 1952 dołączenie do 322 Dywizjonu Niszczycieli z bazą Norfolk jako macierzystą. W latach do końca 1958 udział w 7-miesięcznej turze na Dalekim Wschodzie oraz rejsie dookoła świata w latach 1953/54, a także rejsie do Europy z 322 Dywizjonem Niszczycieli w 1955, rejsach z podchorążymi do Europy w latach 1954, 1956 i 1958 oraz oddelegowanie do składu 6 Floty w 1957

- 1959-01-01 — Zmiana bazy na Filadelfię i wcielenie do Rezerwowej Floty Szkolnej

- 1960-05-01 — Wycofanie ze służby, w rezerwie w Filadelfii

- 1974-12-01 — Skreślony z listy floty (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ)

- 1975-07-31 — Sprzedaż przez Defense Reutilization and Marketing Service (DRMS) na złom Boston Metals Co. z Baltimore

DD 644 Stembel

- 1942-12-21 — Położenie stępki w Bath Iron Works w Bath, Maine (autoryzacja 1940-07-19)

- 1943-05-08 — Wodowanie w Bath Iron Works w Bath, Maine

- 1943-07-16 — Wprowadzenie do służby. Po rejsach zgrywających załogę, 2 października wyjście ku San Juan, Puerto Rico. Stąd odejsie z zespołem okrętów do Casablanca, a stąd na Hawaje. 11 listopada 1943 zawinięcie do Pearl Harbor

- 1944-01-16 — Odejsie wraz z TF 58 dla wsparcia ataków powietrznych na Wyspy Marshalla, rozpoczętych 29 stycznia. Później rajdy na Truk, potężną bazę japońską na Karolinach, które miały miejsce 17 i 18 lutego. 10 marca skierowanie się na południowy Pacyfik dla wsparcia operacji lądowania koło Aitape, Nowa Gwinea. W maju dołączenie do 5 Floty jako okrętu flagowego 16 Floty LST – wzięcie udziału w inwazji na Guam

- 1944-07-21 — Bombardowanie wybrzeża Asan Beaches na Guam, a później wykonywanie podobnych zadań. W grudniu zapewnianie wsparcia przeciwlotniczego oraz ogniowego lądowania na Mindoro do czasu odejsia do Zatok Leyte 26 grudnia 1944

- 1945-01-04 — Wyjście z San Pedro, Filipiny z Siłami Uderzeniowymi Zatoki Lingayen. Po trafieniu 8 stycznia lotniskowca eskortowego *Kitkun Bay* (CVE-71) na linii wodnej przez kamikaze, *Stembel* asysta równolegle do jego burt, zdjęcie z pokładu uszkodzonego okrętu 360 członków jego załogi

- 1945-01-11 — Wspólnie z czterema innymi amerykańskimi niszczycielami zatopienie 15,25-metrowego lugra, zbiornikowca kabotażowego oraz frachtowca w porcie San Fernando, w Zatoce Lingayen. Następnego dnia bombardowanie miasta Rosario. W lutym uczestnictwo w inwazjach na wyspy Volcano oraz Iwo Jimę

- 1945-03-18 — Uczestnictwo w pierwszej operacji przeciwko macierzystym Wyspom Japońskim - Kyusiu w ramach wsparcia zespołu szybkich lotniskowców. 29 i 30 lipca udział w ostatniej akcji bojowej – ostrzeliwaniu celów w Hamamatsu, Honsiu

- 1945-09-13 — Zawinięcie do Port Angeles, Waszyngton. W listopadzie odbycie przeglądu przed-dezaktywacyjnego w Puget Sound Naval Shipyard w Bremerton. Następnie przejście w dół wybrzeża do San Diego

- 1946-05-31 — Wycofanie ze służby w San Diego oraz wcielenie do Floty Rezerwowej Pacyfiku

- 1951-11-09 — Przywrócenie do służby w San Diego. 21 czerwca 1952 wyjście do Korei, powrót 5 stycznia 1953. 16 maja 1953 ponowne wyjście na wody Koreańskie do 8 grudnia. Później, coroczne oddelegowania na zachodni Pacyfik (czerwiec-październik 1954, maj-listopad 1955, lipiec-grudzień 1956, lipiec-grudzień 1957)

- 1958-02-03 — Wejście do Long Beach w celu przygotowania do dezaktywacji

- 1958-05-27 — Wycofanie ze służby w Long Beach, Kalifornia i przydzielenie do Floty Rezerwowej Pacyfiku.

- 1961-08-07 — Wypożyczenie Argentynie na mocy Military Assistance Program (MAP) oraz wprowadzenie do służby we flocie argentyńskiej jako ARA *Rosales* (D-22)

- 1975-09-01 — Skreślenie z listy floty amerykańskiej (9 gwiazd bojowych za służbę w II WŚ, 3 za służbę w Wojnie Koreańskiej)

DD 645 do DD 648: Cztery jednostki (*Stevenson, Stockton, Thorn, Turner*) typu „Gleaves”

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego

Jarosław Palasek

ANEKS do Rozdziału 5.3

**Wyciąg z raportu „Remonty Konstrukcji na Przednich Rubieżach podczas II Wojny Światowej”,
Biuro Okrętów:**

USS *Newcomb* (DD 586)

Okręt:	USS <i>Newcomb</i> (DD 586)
Przyczyna uszkodzenia:	cztery samoloty kamikaze (1 bomba)
Data:	6 kwietnia 1945
Miejsce:	Okinawa
Typ:	„Fletcher” (DD 445)
Wyporność standardowa:	2 100 tons
Długość całkowita:	114,73 m
Szerokość maksymalna:	12,07 m
Zanurzenie przed uszkodzeniem:	nieznane
Wodowanie:	4 lipca 1943 roku

6 kwietnia 1945 roku *Newcomb* był częścią osłony krążownika *St. Louis* podczas wsparcia operacji przeciwminowych u wybrzeża Okinawy. Po zakończeniu operacji, w trakcie kierowania się na spotkanie z nocną grupą osłonową, *Newcomb* stał się celem skoncentrowanego ataku siedmiu samolotów kamikaze. O 18:00, jeden samolot uderzył w jego tylny komin wyłączając z ruchu tylną kotłownię i powodując powstanie pożaru w górnej komorze roboczej wieży Nr 3 artylerii kalibru 127 mm. Nieco później, drugi samolot przenoszący bombę uderzył na śródokręciu w sąsiedztwie warsztatu torpedowego. Wybuch tej bomby spowodował poważne uszkodzenia w obydwu maszynowniach całkowicie unieruchamiając okręt. Tylny komin, obydwie zespoły wyrzutni torpedowych, nadbudówka śródokręcia, stanowiska artylerii kalibru 40 mm oraz jej magazyny amunicji zostały wyrzucone za burtę (Fotografie 50 i 51). Pokład główny pomiędzy wręgami 108 i 135 został rozerwany, jego część prawoburtowa została wygięta do góry, a lewoburtowa w dół. Nadbudówkę rufową oraz rejon śródokręcia ogarnął pożar. Trzeci samolot uderzył w komin przedni i spowodował wypływ paliwa w rejon objęty ogniem. O 18:11 równoległe do burty stanął *Leutze*, który asystował w walce z pożarem. O 18:15, ogień przeciwlotniczy spowodował, że czwarty samolot został zepchnięty z kursu w kierunku pomostu i przelatując nad śródokręciem spadł na pokład rufowy *Leutze* gdzie eksplodował. O 18:30, równoległe do burty stanął *Beale*, który podał swoje węże przeciwpożarowe. Ogniska pożarów zostały zlokalizowane o 19:00 i wszystkie ugaszone o 19:30.

Uszkodzenia części podwodnej kadłuba były następujące:

- Stępka została wygięta na wręgu 120 na długości 60 cm i wzniesiona około 15 cm powyżej płaszczyzny podstawowej.
- Na wręgu 119 otwór 1,52 m x 0,76 m ~1,83 m po lewej od osi symetrii
- Na wręgach 120 i 121 dwa otwory 3,66 m x 5,49 m 1,52-1,83 m po prawej od osi symetrii
- Na wręgu 118 otwór 0,3 m x 0,3 m ~1,83 m po lewej od osi symetrii
- Na wręgu 119 otwór o średnicy 20 cm ~0,3 m po lewej od osi symetrii
- Na wręgu 123 otwór o średnicy 15 cm ~0,3 m po prawej od osi symetrii
- Liczne drobniejsze przebiccia w okolicach wręgu 120.
- Liczne rozszczelnienia poszycia pomiędzy wręgami 120 i 130.
- Blachy poszycia kadłuba zostały nieco zdeformowane pomiędzy wręgami 100 i 140, maksimum wynosiło 15 cm na wręgu 120. Grodzie 110 i 131 1/2 zostały zniszczone tak, że pomieszczenia B-2, B-3-1 i B-4 zostały zalane do poziomu linii wodnej. Gródz 92 1/2 była poważnie wybrzuszona i uszkodzona, pozostała jednak nienaruszona do wysokości 1,5 m od pokładu głównego tak, że w pomieszczeniu B-1-1 wystąpiły tylko niewielkie przecieki.

O 20:30 *Newcomb* został wzięty na hol i skierowany ku Keramo Retto, dokąd przybył o 09:30 następnego ranka. Działania ratunkowe początkowo sprowadzały się do zatrzymania niewielkich przecieków, usunięcia wody wypełniającej pomieszczenia, usunięcia zniszczonych elementów konstrukcji w uszkodzonych rejonach oraz zamontowania nowego wyposażenia kambuza w miejscu zniszczonych przez ogień. Około tydzień później, *Newcomb* został zadokowany po czym wykonano następujące naprawy:

- Wszystkie otwory w poszyciu kadłuba zostały pokryte blachami o grubości 9,5 mm.
 - Wszystkie otwory rurociągów ssawnych i tłocznych w pomieszczeniach B-2, B-3-1 i B-4 zostały uszczelnione.
- Inne główne naprawy konstrukcji:
- Na wręgu 120 zamontowano prowizoryczną gródz poprzeczną (Rysunek 24, Fotografia 52).
 - Blachy o grubości 9,5 mm zostały wykorzystane do naprawy wręgów ramowych 130 i 133 na lewej burcie oraz wręgach ramowych 133 i 136 na prawej burcie.
 - Usztywnienia wzdłużne pod zniszczoną częścią pokładu zostały zastąpione teownikami o grubości 9,5 mm.
 - Zniszczone środkowe części dziewięciu wręgów ramowych pod pokładem głównym zostały zastąpione ceownikami o wysokości 25 cm (Rysunki 25 i 26).
 - Uszkodzone elementy poszycia pokładu zostały zastąpione blachami o grubości 9,5 mm. (Fotografie 55 i 54)
 - Lewo- i prawoburtowe usztywnienia prostopadłe zostały wzmocnione teownikami 356 mm/152 mm x 9,5 mm/9,5 mm (Fotografia 55).



Ostatni krążownik liniowy świata – HMS Vanguard

część III

Winston powrócić

Wkrótce po ogłoszeniu stanu wojny, Winston Churchill został Pierwszym Lordem Morskim, tak jak na początku Wielkiej Wojny. Flota przyjęła jego nominację krótko „Winston powrócił”.

W grudniu 1939 roku, Churchill przejawiał zainteresowanie projektem *Vanguarda*. Budowa nowych okrętów z działami 406 mm była wstrzymana i nie było szans na szybkie wznowienie prac, co jednak nie przeszkadzało w ciągłym modyfikowaniu projektu w oparciu o doświadczenia wojenne. Jednym z głównych powodów tego stanu rzeczy, były kłopoty z produkcją głównego uzbrojenia dla nich. Nowe pancerniki były jednak nadal konieczne. Koncepcja *Vanguarda* zdawała się rozwiązywać ten problem. Dzięki wykorzystaniu istniejącej artylerii, można było zbudować tak potrzebny Anglii nowy, ciężki okręt.

Vanguard 1940

Tym razem sytuacja wyboru konkretnego rozwiązania jako podstawy

do dalszego, szczegółowego rozwiązania, stał się projekt 15c. O ile w sierpniu 1939 opracowanie nowej siłowni nie stanowiło specjalnego problemu, to w grudniu tego roku, sytuacja się zmieniła. Możliwość zrezygnowania z projektu nowego napędu, była bardzo atrakcyjna. Wybrano więc wersję z siłownią *Liona*. Prace wykonane przed wstrzymaniem projektu były tak niewielkie, że nie miały żadnego wpływu na podjęcie decyzji.

Do istniejącej koncepcji postanowiono wprowadzić odpowiednie zmiany. Część wynikała z dotychczasowych doświadczeń wojennych, reszta z banalnej przyczyny rezygnacji z wszelkich ograniczeń traktatowych. Okręt mógł być tak duży, jaki sobie Brytyjczycy życzyli (oraz na jaki mogli sobie pozwolić). Można więc było dołożyć elementy z których wcześniej zrezygnowano z powodu ograniczeń ciężarowych.

Do okrętu dodano pasy grubego na 76 mm pancerza burtowego przed i za cytadelą. Pancerz miał wysokość mniej więcej 2/3 tego co zastosowano w rejo-

nie cytadeli. Umieszczony na wysokości linii wodnej (mniej więcej połowa wysokości nad i połowa pod pancerzem pokładowym w tym rejonie kadłuba). Miał chronić przed odłamkami oraz podmuchem pobliskich eksplozji, co miało ograniczyć napływ wody w przypadku uszkodzenia. Zwiększono grubość opancerzenia stanowisk dział 133 mm do 63 mm. Wkrótce zresztą osłony kadłuba zredukowano do 63 mm, artylerii uniwersalnej zwiększono do 76 mm. Nadal było to za mało by powstrzymać pociski pancernika, czy ciężkiego krążownika, ale wystarczająco przed ogniem niszczycieli, podmuchem pobliskich eksplozji oraz odłamkami. W pewnym zakresie nawet ogniem lekkich krążowników.

Do przewidywanego oryginalnie uzbrojenia dodano 4 stanowiska skierowanych rakiet przeciwlotniczych.

Zwiększono zapasy paliwa, choć wymagany zasięg nie wzrósł. Po prostu przewidziano większy zapas na wypadek akcji, czy niekorzystnych warunków pogodowych.

Jedyną zmianą wynikającą bezpośrednio z doświadczeń wojennych, była chęć przywrócenia generatorów prądowców napędzanych silnikami wysokoprężnymi.

W listopadzie 1939 roku *Belfast*, nowy i jeden z największych krążowników lekkich Royal Navy wszedł na minę. Wybuch nastąpił pod dnem jednostki. Krążownik miał naprzemienny układ siłowni, co miało zapewnić, że pojedyncze trafienie nie spowoduje wyłączenia z akcji całego napędu. Niestety podkilkowa eksplozja była niezwykle silna i niemal złamała okręt na pół. Uszkodzenia były tak poważne, że rozważano złomowanie jednostki. Na szczęście tak się nie stało i po remoncie, który trwał dłużej niż jego budowa, okręt wrócił do służby. Zachował się do dziś w roli muzeum.

Nie to było jednak powodem zmarteń projektantów. Pancernik ma jednak solidniejszą konstrukcję od krążownika i przełamanie od jednej miny raczej mu nie groziło. Na *Belfaście*, zastosowano naprzemienny układ siłowni w konfiguracji, licząc od dziobu kotłownia, turbinownia, kotłownia, turbinownia. Pojedyncza eksplozja nie powinna była wyłączyć całego napędu głównego, w związku z czym zrezygnowano z dieslowskich generatorów prądowców. Okazało się jednak, że odpowiednie umiejscowienie wybuchu wyłącza całą siłownię. W skrajnym przypadku, nawet kotły oddalone od eksplozji, które nie zostaną zalane, mogą zostać wyłączone z eksploatacji z powodu wstrząsu. W efekcie znikła dopływ pary i jednostka zostaje pozbawiona prądu w momencie kiedy jest on najbardziej potrzebny, co może mieć tragiczne konsekwencje. *Belfast* był tak blisko bazy, że udało się go uratować, ale w przypadku takiej awarii na pełnym morzu, sprawa mogła być już nie taka oczywista. W styczniu 1940 roku zażądano zamontowania dieslowskich generatorów prądu, by zapewnić energię w sytuacji awaryjnej, przy czym sprawy poszły dalej niż w przypadku *King George V*. Teraz nie dwa, ale cztery z ośmiu generatorów miały mieć napęd dieslowski. Pojawił się poważny problem z ich umiejscowieniem. Jeśli miałyby stać w pomieszczeniach przewidzianych dla turbogeneratorów, to trzeba było przenieść gdzieś pompy hydrauliczne i wyparowniki, gdyż naj-

zwyczajniej w świecie zabrakło dla nich miejsca. Zanim rozwiązano problem, nadszedł maj. W tym czasie po dokładniejszej analizie uszkodzeń krążownika, konstruktorzy doszli do wniosku, że całkowita utrata napędu była przypadkiem a nie regułą. W związku z czym zniknął problem zarezerwowania miejsca dla tak dużej ilości generatorów dieslowskich. Nie zrezygnowano jednak z nich zupełnie, lecz zredukowano ich ilość do dwóch. Zmieniono jednak ich położenie. Zamiast symetrycznego rozmieszczenia po obu burtach, jeden umieszczono na wysokości dziobowych kotłowni, a drugi po przeciwnnej burcie na wysokości rufowych turbinowni. W efekcie szansa na wyeliminowanie obydwu jednym trafieniem była praktycznie zerowa.

Podobnych zmian dokonywano w projekcie zawieszonych jednostek typu „Lion”.

Podobnie jak *Lion*, *Vanguard* miał ulokowaną pośrodku okrętu katapultę umieszczoną prostopadłą do możliwości startu samolotów na obydwie bur-

ty. Przenosił dwa samoloty, tak samo jak jego silniej uzbrojone półbratniaki z których się wywodził (*King George V* miał 4 samoloty). Rozważano zamontowanie wyposażenia lotniczego na rufie, ale rozwiązanie to zostało gruntownie przetestowane przez Brytyjczyków w okresie międzywojennym na trzech typach ich pancerników i zostało jednoznacznie odrzucone, jako kompletnie nieprzydatne. Brytyjskie okręty miały operować głównie na mało spokojnych wodach. Amplituda wahań pokładu w rejonie dziobu i rufy jest największa. Dla odmiany na śródokręciu najmniejsza. Przy operowaniu głównie na niespokojnych wodach, wyposażenie lotnicze musiało znaleźć się na śródokręciu jeśli w ogóle miało być używane. Z tych samych powodów konieczne było zamontowanie hangaru. Z uwagi na brak miejsca przewidziano przenoszenie jedynie dwóch samolotów. Rozważano również w ogóle rezygnację z wyposażenia lotniczego. Zdecydowanie lepszym nosicielem samolotów był lotniskowiec. Niestety było ich zbyt mało, by zaspokoić potrzeby floty. Dotychczasowe ćwiczenia jednoznacznie wykazały, że przy walce na dalekie dystanse wsparcie samolotu do kierowania ogniem artylerii pancernika zwiększa ponad dwukrotnie ilość trafień. Co prawda Brytyjczycy preferowali walki na średnie i krótkie dystanse, ale nie bali się walk na dalekie. Taka różnica w skuteczności ognia nie mogła zostać zignorowana. Poza tym samoloty przydawały się do prowadzenia rozpoznania. Dopóki nie weszło do służby odpowiednio dużo lotniskowców, większe okręty artyleryjskie musiały przenosić samoloty.

Nieznacznie podwyższono kadłub w rejonie dziobu, co miało zmniejszyć jego zalewanie podczas płynięcia pod wiatr. Przy czym opierano się na tych samych doświadczeniach co w przypadku projektowania typu „King George V”, gdyż w momencie podjęcia decyzji o podwyższeniu dziobu, żaden ze wspomnianych pancerników jeszcze nie został ukończony i nie przeszedł prób. Na poprzednikach wieża A mogła strzelać ze środkowych luf przy kącie podniesienia 0 stopni, już przy obrocie piętnastu stopni na burtę. *Vanguard* dopiero przy 25. Oczywiście przy wyższym kącie podniesienia dział oraz w przypadku wieży B nie było tego ograniczenia.

Projekt 15d	
Wymiary [metry/stopy]	
Długość między pionami	231,8/ 760,00
Długość na linii wodnej	244,0/ 800,00
Długość całkowita	246,7 / 809,00
Szerokość	32,2 / 105,50
zanurzenie, wyp. pełna	10,2 / 33,50
Masy [ts]	
Wyp. standard/pełna [ts]	41 200 / 45 000
Wyposażenie	1 100
Siłownia	3 250
Uzbrojenie	5 750
Opancerzenie	15 500
Kadłub	15 600
Paliwo	3 800
Osiągi	
Moc maszyn normal. [KM]	120 000
Moc maszyn forsow. [KM]	130 000
Prędkość maks [w]	29,5 / 30,25
Zasięg/prędkość	14 000 / 10
Opancerzenie	
Burty, komory/sił. [mm]	381 / 356
Pokład, komory/sił. [mm]	152 / 127
Art gł przód, góra [mm]	330 / 152
Boki, barbety [mm]	229 / 330
Uzbrojenie	
Art główna	8x381 mm C42
Art. uniwersalna	16x133 mm C50
Art. przeciwlotnicza	48x40 mm C39
Samoloty / katapulty	2 / 1

Na przełomie kwietnia i maja projekt został zatwierdzony. Nadano mu nowy symbol 15d. Można było przystąpić do opracowania rysunków wykonawczych i rozpocząć budowę. Wydawało się, że stępkę uda się położyć jeszcze w 1940 roku.

W maju stało się oczywiste, że Francja przegrała. Brytyjczycy musieli się przygotować do odparcia ewentualnej inwazji wysp, która teoretycznie mogła nastąpić zaraz po kapitulacji kraju znad Sekwany¹. W tej sytuacji rozpoczęcie budowy pancernika nie miało większego sensu. Najpierw trzeba było się uporać z problemami bieżącymi, a po uspokojeniu sytuacji ewentualnie rozpoczynać budowę projektów które dopiero po kilku latach miały dać jakieś efekty.

Nie przerwano jednak prac koncepcyjnych i projektowych.

Vanguard 1941

We wrześniu 1940 roku sytuacja na frontach na tyle się ustabilizowała, że można było zacząć myśleć o budowie ciężkich okrętów. Sprawa była o tyle nagląca, że do wojny włączyły się Włochy a wycofała Francja. Nowy ciężki, szybki okręt stał się bardziej atrakcyjny. Ciągłe naciskano na wznowienie budowy dwóch pierwszych „Lionów”, lub chociaż prototypowej jednostki, niemniej nie było gdzie wytworzyć uzbrojenia głównego dla nich. *Vanguard* nie miał tego problemu, w związku z czym prace wznowiono. Na razie projektowe.

Wszelkie zmiany zaowocowały zwiększeniem masy, a więc i zanurzenia jednostki. Jeśli tendencja ta nie zostałaby zatrzymana, okręt miałby kłopoty z dokowaniem w wielu istotnych bazach. Zaproponowano więc, zwiększenie szerokości do 108 stóp (prawie 33 m), oraz redukcję grubości pancerza burtowego o cal na całej długości cytadeli. Przy okazji zlikwidowano wyrzutnie niekierowanych rakiet przeciwlotniczych.

Czym prędzej stworzono nowy szkic 15e/1940 uwzględniający te poprawki.

W tym czasie Brytyjczycy byli głęboko przekonani, że ich aktualnie montowany na okrętach system kierowania ogniem ciężką artylerią przeciwlotniczą jest przestarzały i nie spełnia wymagań współczesnego pola walki. Mieli świeżo opracowany tachymetryczny system kierowania ogniem

TS 1. Niestety rodzime zakłady były tak obciążone produkcją, że nie było mowy o wdrożeniu kolejnego systemu, do tego znacząco odbiegającego konstrukcyjnie od poprzednich. Początkowo chciano by nowy system wyprodukowali Amerykanie. Nie byli oni jednak chętni do wytwarzania sprzętu zaprojektowanego poza USA. Owszem zdarzały się takie przypadki, ale jeśli istniała alternatywa, to preferowali rodzime produkty, a właśnie wprowadzali do produkcji analogiczny system Mk 37. Brytyjczycy byli nim bardzo zainteresowani. Najpierw przeszedł przebudowę stary krążownik lekki *Delhi*, który w miejsce starych dział 152 mm, otrzymał 5 amerykańskich dział 127 mm oraz dwa dalocelowniki, plus całe niezbędne wyposażenie. Jeszcze na etapie projektu, Brytyjczycy zdecydowali o zaadoptowaniu amerykańskiego systemu kierowania ogniem na własne potrzeby. Początkowo zakładano zamontowanie amerykańskich dalocelowników zgodnie z brytyjską prakty-

ką analogicznie jak na poprzednikach. Sprawa była o tyle prosta, że zarówno system amerykański jak i brytyjski wymagały pomieszczeń umieszczonych pod pokładem w których umieszczano przeliczniki artyleryjskie. Pewnym problemem była znacznie większa masa urządzeń amerykańskich, ale jednostka miała odpowiedni zapas wyporności i stateczności, by można było zaakceptować zmiany.

Oprócz powyższych zmian, po raz kolejny zwiększono pojemność zbiorników z paliwem.

Projekt w tej postaci uzyskał akceptację.

Niewiele później zaczęto domagać się zmian również w lekkim uzbrojeniu przeciwlotniczym. Po doświadczeniach walki z *Bismarckiem*, gdy brytyjskim samolotom udało się trafieniem torpedy zniszczyć na niemieckim okręcie stery, domagano się zapewnienia ciągłego prowadzenia ognia w sektorze rufowym do samolotów przelatujących z burty na burtę. Aktualnie przewidziane rozmieszczenie pom pomów nie dawało takiej możliwości. Domagano się więc co najmniej jednego stanowiska o płaszczyźnie symetrii okrętu. Umieszczenie go na dachu wieży X nie wchodziło w grę z wielu powodów. Rozwiązaniem mogło być zamontowanie go na pokładzie na rufie, ale tu znów był problem z zalewaniem stanowiska przez fale, oraz ograniczeniem kątów ostrzału wieży Y. Przeróbka nadbudówek wydawała się co najmniej kłopotliwa. Umieszczenie centralnie jednego stanowiska „pom-pomów”, powodowało konieczność likwidacji jednego z dalocelowników artylerii uniwersalnej i przeniesienie pozostałego w płaszczyznę symetrii jednostki. Dotychczasowe doświadczenie wskazywało jednak, że ustawienie czterech dalocelowników w rogach prostokąta jest rozwiązaniem jak najbardziej słusznym. Ostatecznie stanęło na siódmym stanowisku pom pomów na rufie.

Układ taki nadal budził kontrowersje. Wskazywano, że samolot przelatujący z burty na burtę przed dziobem nie będzie mógł być ciągle ostrzeliwany. Niewiele jednak można było w tej

Projekt 15e	
Wymiary [metry/stopy]	
Długość między pionami	231,8 / 760,00
Długość na linii wodnej	244,0 / 800,00
Długość całkowita	246,7 / 809,00
Szerokość	32,9 / 108,00
zanurzenie, wyp. pełna	10,1 / 33,00
Masy [ts]	
Wyp. standard/pełna [ts]	41 600 / 45 700
Wyposażenie	1 100
Siłownia	3 250
Uzbrojenie	5 950
Opancerzenie	15 200
Kadłub	16 100
Paliwo	4 100
Osiągi	
Moc maszyn normal. [KM]	120 000
Moc maszyn forsov. [KM]	130 000
Prędkość maks [w]	29,5 / 30,25
Zasięg/prędkość	14 000 / 10
Opancerzenie	
Burty, komory/sił. [mm]	356 / 330
Pokład, komory/sił. [mm]	152 / 127
Art gł przód, góra [mm]	330 / 152
Boki, barbety [mm]	229 / 330
Uzbrojenie	
Art główna	8x381 mm C42
Art. uniwersalna	16x133 mm C50
Art. przeciwlotnicza	48x40 mm C39
Samoloty / katapulty	2 / 1

1. To na ile taka inwazja była realna nie ma większego znaczenia. Dziś wiemy, że Niemcy nie mieli żadnych szans na zdobycie wysp brytyjskich szturmem. W połowie 1940 roku nie dla każdego było to takie oczywiste.

sprawie zrobić. Tak jak nie było miejsca na instalacje wewnątrz wieży piętnastocalowej w 1937 roku to do 1940 nadal go nie przybyło, więc o montażu takiego uzbrojenia na jej dachu nie było mowy, a umieszczanie czegokolwiek na dziobie nie miało najmniejszego sensu z uwagi na spodziewane zalewanie przez fale.

Wobec ciągle zwiększających się wymagań dotyczących uzbrojenia przeciwlotniczego, zrezygnowano z wyposażenia lotniczego. W miejscu zwolnionym po katapultcie, miała powstać mała nadbudówka, na którą miały zostać przeniesione łodzie okrętowe. Dźwigi pozostały na swoim miejscu. Odpadła konieczność obsługi samolotów, ale pozostała konieczność obsługi łodzi. Miejsce na rufowej nadbudówce, zwolnione po likwidacji łodzi, wykorzystano na dwa dodatkowe stanowiska ośmiolufowych „pom-pomów”. Dodatkowe dziesięć stanowisko miało stać na dachu wieży B. Nadal był problem z przeprowadzeniem wszelkich instalacji wewnątrz wieży, ale wydawało się, że czterolufowe stanowisko uda się zasilć. Ośmiolufowego nie. W tej konfiguracji, jednostka miała mieć 10 stanowisk „pom-pomów”, z czego 9 ośmiolufowych i jedno czterolufowe. Do tego pewną ilość działek 20 mm Oerlikona. Z uwagi na łatwość przemieszczania tego uzbrojenia, ilość i przewidywane rozmieszczenie pojedynczych luf ciągle się zmieniała.

W międzyczasie zdobyto pewne doświadczenia wojenne. Po wejściu do służby pancernika *King George V*, okazało się, że ma bardzo dobre właściwości morskie, ale niestety tendencje do brania dużej ilości wody na dziób. Co prawda woda była odprowadzana z pokładu przez umieszczone w tym celu falochrony, w efekcie począwszy mniej więcej od wieży B, jednostka była raczej sucha, ale warunki na samym dziobie były trudne do zaakceptowania. Poza tym, gdy fale wchodziły na pokład, generowały duże ilości bryzgów, które zalewały dalmierze. Przy niesprzyjającej pogodzie wręcz cała wieża B mogła być zalewana kaskadami wody, a bryzgi docierały do dalocelownika umieszczonego na nadbudówce, co nie ułatwiałoby prowadzenia ognia.

Dla Brytyjczyków zdolność do skutecznego prowadzenia ognia w niemal każdych warunkach pogodowych była

niezwykle istotna, w związku z czym postanowiono poprawić dziób *Vanguarda*. Sprawa była o tyle łatwa, że okręt był wciąż na etapie projektowania. Owszem już wcześniej przewidywano nieco większe podwyższenie kadłuba w części dziobowej niż na poprzednikach, ale teraz chciano czegoś więcej. Początkowo rozważano dwie możliwości – dziób kliprowy, lub „zwykłe” stopniowe podwyższenie pokładu w kierunku dziobu i ustawienie przedniej krawędzi kadłuba pod kątem. Wybrano to drugie rozwiązanie. Dziób kliprowy nie był kompatybilny z aktualnie stosowanymi parawanami. Budowniczy początkowo zaproponował pochylenie przedniej krawędzi pod kątem 30 stopni. Wkrótce zmniejszono je do 20, by umożliwić dokowanie jednostki w Devonport.

Okręt miał mieć ulepszoną wentylację, a niektóre pomieszczenia wręcz klimatyzację. Pancerniki typu „King George V” miały zdecydowanie za mało wydajny system wymiany powietrza wewnątrz kadłuba. Na zimnych wodach ojczystrych nie było to jeszcze wielkim problemem, choć było uciążliwe. Obawiano się jednak, że na wodach tropikalnych będzie z tym problem. *Vanguard* miał służyć głównie na Dalekim Wschodzie, gdzie zwykle panują wyższe temperatury niż na północnym Atlantyku. Poprawa wentylacji była koniecznością. Powodowało to nieuchronny wzrost masy.

Jeszcze przed pościgiem za *Bismarckiem*, zwiększono pojemność zbiorników z paliwem. Co prawda okręt miał mieć ten sam zasięg nominalny co poprzednio, ale zwiększono zapas paliwa na wypadek niekorzystnych warunków pogodowych, czy konieczność zwiększenia prędkości podczas akcji. Po pościgu za *Bismarckiem*, gdy w pewnym momencie dowodzący stanęli przed perspektywą konieczności przerwania akcji z powodu braku paliwa, konieczność zwiększenia zasięgu była oczywistością. Co prawda *Bismarcka* udało się zatopić, ale niewiele brakowało by się wymknął.

Rozpoczęcie budowy

2 października 1941 roku w stoczni John Brown Clydebank położono stępkę pod ostatni, jak się miało okazać, „w pełni opancerzony krążownik liniowy” zbudowany dla Royal Navy. Co

ciekawe na tej samej pochylni powstał ponad 20 lat wcześniej *Hood*.

Początkowo budowa posuwała się bardzo szybko. By zapewnić odpowiednią ilość rąk do pracy, wstrzymano budowę krążownika *Bellerophon*, oraz kilku mniejszych jednostkach. Liczono, że dzięki tym posunięciom, jednostkę uda się ukończyć jeszcze we wrześniu 1944 roku. Bez wstrzymywania prac nad innymi okrętami, najwcześniejszym możliwym terminem wydawał się maj 1945.

Zmiany w trakcie budowy

Rok 1942

Ledwo rozpoczęto prace, a przyszły kolejne doświadczenia wojenne. W listopadzie zatonął lotniskowiec *Ark Royal* po otrzymaniu trafienia zaledwie jedną torpedą. Co prawda do utraty jednostki znacząco przyczyniła się akcja ratunkowa, którą wykonywano tak, jakby za wszelką cenę chciano okręt zatopić, ale niektóre założenia projektowe nie pomagały w utrzymaniu jednostki na powierzchni wody. Za jedną z przyczyn nieudanej akcji ratowniczej, uznano utratę zasilania w energię elektryczną. *Ark Royal* miał wyłącznie generatory prądotwórcze napędzane parą z kotłów. Okazało się, że doświadczenie sprzed dwóch lat zdobyte podczas ratowania krążownika *Belfast*, było jak najbardziej aktualne, a utrata całego napędu jest jak najbardziej możliwa. Powrócono więc do koncepcji by cztery z ośmiu generatorów miały napęd silnikami wysokoprężnymi, a nie jak dotychczas dwa. Podobnie jak półtora roku wcześniej sprawiało to spore problemy. Dieslowskie generatory nie dość że były cięższe to większe. Trzeba było znaleźć miejsce dla wyparowników, które już nie mogły być w tym samych pomieszczeniach. Rozwiązaniem było zagospodarowanie dodatkowych pomieszczeń po bokach komór amunicyjnych, które na poprzednikach pozostawały puste. W pomieszczeniach po bokach rufowych maszynowni umieszczono generatory dieslowskie, a usunięte z nich wyparowniki przeniesiono nieco dalej w kierunku rufy. Zajmowały one pomieszczenia pomiędzy rufowymi komorami dział 133 mm, a pasywną ochroną burt. Pozostałe dwa wyparowniki znajdowały się wraz z turbogeneratorami w pomieszcze-

niach umieszczonych pomiędzy dziobowymi maszynowniami. Pomiędzy dziobowymi kotłowniami, a systemem ochrony burt umieszczono pompy hydrauliczne. Na generatory dieslowskie zabrakło tam miejsca, więc przeniesiono je do analogicznych pomieszczeń umieszczonych nieco bliżej dziobu – na wysokości dziobowych komór amunicyjnych dla pocisków 133 mm.

Większym problemem okazało się jednak paliwo. Okręt już miał mieć zbiorniki pozwalające na przechowywanie ponad 4,5 tys ton mazutu, a trzeba było znaleźć miejsce dla ponad 800 ton oleju napędowego dla generatorów. Miejsca w dnie podwójnym było dość, ale trzeba było jeszcze doroobić instalację pomp i przepustów. Jakby tego było mało, dodatkowe paliwo obciążało jednostkę, co pogarszało jej właściwości morskie, na których Brytyjczykom bardzo zależało.

Zanim w pełni zaimplementowano wnioski z doświadczenia utraty *Ark Royal*, nadeszło kolejne. Pod Kuantanem japońskie samoloty zatopiły *Repulse* i *Prince of Wales*. O ile zniszczenie ponad dwudziestoletniego krążownika liniowego specjalnie nie dziwiło, choć nie było mile widziane, to zatopienie nowoczesnego pancernika było dość nieoczekiwane. Może nie tyle samo zatopienie, co fakt jak szyb-

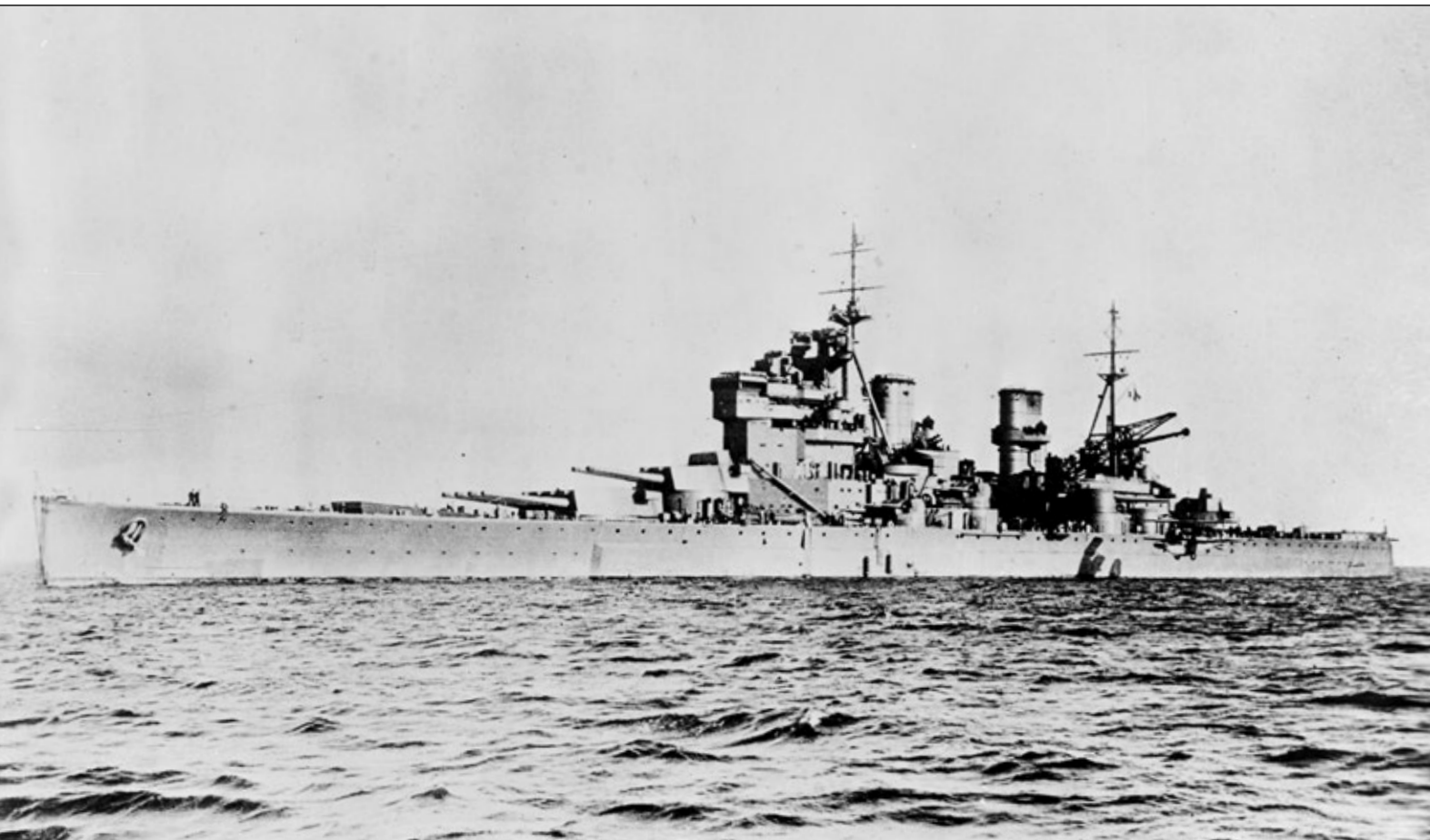
ko okręt został obezwładniony podczas pierwszego ataku.

Projektanci nie mieli dostępu do wraku, w związku z czym nie mogli jednoznacznie stwierdzić, co było przyczyną zatonięcia *Prince of Wales*. Opierano się na zeznaniach ocalałych, a zgodnie z przekonaniem Policji „nikt tak nie kłamie jak naoczny świadek”. Nie chodzi tu bynajmniej o matczenie, lecz najzwyczajniej w świecie zawodną ludzką pamięć, oraz uleganie sugestiom. Z pośród sprzecznych relacji, wybrano wyjaśnienie, które wydawało się najbardziej prawdopodobne. Uznano, że system ochrony przeciwtorpedowej nie wytrzymał uderzenia, gródź wewnętrzna się zapadła w efekcie pomieszczenia ochronione zostały zalane. Nie dano wiary świadkowi, który twierdził, że po pierwszym ataku wał napędowy tak się wygiął, że w pewnym momencie został rozerwany na części. Wydaje się, że nikt nie mógł uwierzyć, że rozerwanie stalowego walca o średnicy około pół metra jest w ogóle możliwe. Przerwanie grodzi wydawało się prawdopodobne, choć bardzo bolesne. System ochrony burt był zaprojektowany na wytrzymanie eksplozji tysiąca funtów TNT (454 kg), a japońskie torpedy prznosiły znacznie mniejszy ładunek. Nie do końca było wiadomo jaki, ale torpedy

lotnicze z konieczności nie mogły być zbyt ciężkie, a co za tym idzie i masa materiału wybuchowego nie mogła być zbyt duża. Spodziewano się, że głowice miały dwa do trzech razy mniej ładunek, niż to co system miał wytrzymać. Niestety niewiele można było zrobić w dziedzinie zwiększenia odporności systemu. Wymagałoby to znaczącego poszerzenia okrętu, lub przeprojektowania wnętrza. Żadne z rozwiązań nie wchodziło w grę. Jedyne co można było zrobić, to pomieszczenia znajdujące się bezpośrednio nad systemem ochrony burt zamienić w pasywny system ochrony, tak by w przypadku dużego przechyłu, torpedy nie wybuchały przy niczym nieosłoniętej burcie. Sprawa nie była taka prosta, gdyż w tych miejscach znajdowały się toalety i prysznice dla załogi. Zgodnie z projektem, siła eksplozji przy burcie miała być pochłonięta przez system ochrony pasywnej, a to czego nie udało się powstrzymać, miało być przekierowane do góry właśnie do tych pomieszczeń. W czasie alarmu bojowego miały one być puste, także nie ryzykowano wielkimi stratami załogi z tego tytułu, a po uszkodzeniu jednostka tak czy inaczej musiała wracać do bazy w celu dokonania napraw, także czasowo z mniejszą ilością pryszniców czy ubikacji można było żyć. W przypad-

Prince of Wales w 1941 roku. Jego zatopienie było powodem kolejnej korekty projektu *Vanguarda*.

Fot. U.S. Navy



ku zamiany tych pomieszczeń na warstwowy system ochrony burt, trzeba było znaleźć gdzieś miejsce na zlikwidowane pomieszczenia. W przypadku ciągłej eksploatacji, w realiach XX wieku, takie wyposażenie było jednak koniecznością.

Projektanci byli nieco sceptyczni co do rozerwania grodzi i wskazywali na wyliczenia realnej odporności ochrony burt, jeszcze przed dokonaniem zmian. W zależności od miejsca spodziewano się odporności na uderzenie od około 250 do 600 kg TNT. Wraz ze zmianą kształtu kadłuba ilość miejsca które można było przeznaczyć na ochronę przed torpedami zmieniała się, a co za tym idzie odporność na wybuchy podwodne również. Niemniej zmian dokonano. Podwyższenie systemu nie wpłynęło specjalnie na jego odporność na uderzenie pierwszej torpedy, ale w przypadku kolejnych trafień, jednostka powinna być bardziej odporna. Niejako przy okazji získano nieco na pojemności zbiorników paliwa. Środkowe pomieszczenie, podobnie jak piętro niżej, miało być wypełnione płynem, by zapewnić poprawne działanie całości.

Dziś, dzięki kolejnym wyprawom nurków, wiemy że świadek wskazujący na rozerwanie wału napędowego, któremu nie dano wiary, miał rację. Gródź przeciwtorpedowa wytrzymała wszystkie uderzenia torped, które trafiły w rejonie chronionym warstwowym systemem burt. Gros zniszczeń pochodziła od wygiętego wału, który wyłączono z pewnym opóźnieniem, a następnie włączono powtórnie przed sprawdzeniem w jakim jest stanie. W efekcie wał porozrywał grodzie na całej swojej długości, powodując zalanie pomieszczeń przez które przechodził. Pech chciał, że sięgał aż do dziobowej maszynowni. Stało się to czego obawiali się projektanci opierając się ponad dwadzieścia lat wcześniej przed wprowadzeniem naprzemiennego układu siłowni.

Wybuch pierwszej torpedy spowodował unieruchomienie obydwu śrub na lewej burcie. By choć częściowo zmniejszyć prawdopodobieństwo takiego zdarzenia, odsunięto nieco śruby wałów wewnętrznych i zewnętrznych.

Niestety sam wygięty wał oraz dodatkowe trafienie japońskimi torpedami, to nie było wszystko co przyda-

rzyło się *Prince of Wales*. Po pierwszym trafieniu, uległo awarii cztery z ośmiu generatorów prądu. Wkrótce dołączył piąty, co nie tylko unieruchomiło większość artylerii przeciwlotniczej, ale również bardzo utrudniało prowadzenie akcji ratowniczej, oraz odcięło znaczną część łączności z rufową częścią okrętu. Załogi niektórych pomieszczeń, przy braku łączności, widząc duży przechyl i słysząc bulgot wlewającej się wody, spanikowały w przekonaniu o tonięciu jednostki i opuściły stanowiska, nie dbając o zamknięcie drzwi wodoszczelnych. W efekcie woda rozlewała się do kolejnych pomieszczeń i nie było jak jej zatrzymać.

Vanguard miał otrzymać o wiele lepszą komunikację wewnętrzną. Drobiono pionowe szyby ewakuacyjne z pomieszczeń znajdujących się pod linią wodną. Szyby można było zamknąć od góry, a załoga mogła opuścić pomieszczenia bez otwierania drzwi wodoszczelnych.

Co ciekawe nie uznano za konieczne znaczące przerabianie instalacji elektrycznej. Wbrew rozpowszechnianym tezom o niesprawdzeniu się brytyjskiego pierścienia, w rzeczywistości w pełni się on sprawdził i działał, tak jak powinien. Pierścień jest podstawową, jedną z najprostszych metod zapewnienia połączeń zapasowych. Stosuje się go w energetyce, telekomunikacji, sieciach przemysłowych. Aktywne węzły sieci łączy się w pierścień. Do węzłów dołącza się kolejne elementy już w formie linii czy drzewka. Przecięcie okablowania pierścienia w dowolnym miejscu, nie powoduje żadnych zmian w funkcjonowaniu instalacji (o ile nie ma jakiś błędów projektowych czy wykonawczych). Po prostu pierścień zamienia się w linię. Cała komunikacja, czy przepływ energii odbywa się bez zmian. W przypadku awarii jednego z węzłów (w tym przypadku pomieszczenia z generatorem prądu), również następuje przekonfigurowanie pierścienia w linię, tyle że bez jednego elementu aktywnego. Te urządzenia które są połączone bezpośrednio do tego węzła i niczego innego, zostają odłączone, a reszta działa bez zakłóceń. Oczywiście możliwe jest dublowanie połączeń poza pierścieniem, co nieco komplikuje całą architekturę, ale jest możliwe. W przypadku *Prince of Wales* do zasil-

lenia okrętu w energię elektryczną, potrzeba było działających pięciu z ośmiu generatorów. W wyniku uszkodzeń wyłączono zostało pięć, a sprawne pozostały trzy. Najwyczejniej w świecie zabrakło prądu do zasilania wszystkiego co powinno pracować. Do tego cztery z pięciu wyłączonych generatorów zostało zalanych, co uniemożliwiało rozprowadzanie energii elektrycznej do urządzeń podłączonych do nich. Dlatego rufowa część okrętu miała jedynie zasilanie awaryjne, które zapewniło że ekipy awaryjne nie musiały pracować w ciemnościach. Na więcej zabrakło prądu. Dziobowa część okrętu była w pełni zasilona. Nie dziwi więc, że generalne rozwiązanie zostało uznane za satysfakcjonujące, choć mile widziane byłoby odsunięcie generatorów od systemu ochrony burt, ale na to zabrakło miejsca. Co ciekawe na *Prince of Wales* obydwa generatory zasilane silnikami wysokoprężnymi przestały działać, a w pełni sprawne pozostały trzy turbogeneratory, dzięki temu, że część kotłowni działała do końca. Niemniej generalne rozwiązania elektrowni *Vanguarda* pozostały bez zmian. Nie przywracano turbogeneratorów, lecz pozostawiono dopiero co zatwierdzoną konfigurację z połową generatorów zasilanych parą i połową napędzanych dieslami.

Mimo początkowego pośpiechu, wkrótce prace spowolniły.

Niemcy wycofali z Brestu pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau*, przy czym ten drugi wkrótce po zadokowaniu został tak ciężko uszkodzony podczas nalotu, że jego odbudowa musiała zająć wiele miesięcy. *Tirpitz* został przebazowany do Norwegii i raczej na Atlantyk się nie wybierał. W takim układzie siły brytyjskie nie musiały działać w wielkim rozproszeniu. Skoncentrowanie wielu jednostek niemieckich w jednym miejscu dawało możliwość silniejszego uderzenia, ale likwidowało konieczność rozpraszania sił brytyjskich dla ochrony większych przestrzeni. Do zabezpieczenia krytycznych szlaków żeglugowych potrzeba było mniej nowoczesnych okrętów.

Wojna na Dalekim Wschodzie zaczęła przybierać zupełnie inny charakter. Przez większą część roku na tych akwenach była pogoda niemal idealna dla działań lotnictwa. Nie dziwota, że ciężar walk przeniósł się w większym

stopniu na lotniskowce, a pancerniki zeszły na drugi plan. Oczywiście powody tej zamiany były bardziej złożone, ale niezależnie od przyczyn, nowe lotniskowce wydawały się bardziej potrzebne niż nowe pancerniki. Jeśli nie można było budować obydwu naraz, zmiana priorytetów była tylko kwestią czasu. Tym bardziej, że właśnie kończono pracę nad dwoma ostatnimi jednostkami typu „King George V”, a Amerykanie, którzy już wówczas aktywnie włączyli się do działań wojennych, kończyli kolejne ciężkie okręty rozpoczęte jeszcze przed atakiem na Pearl Harbor. Wskazywano, że w zasadzie nie ma po co się śpieszyć z budową okrętu, który i tak nie wejdzie do służby przed końcem 1944 roku. Wobec pilniejszych zadań, jednostka spadła na liście priorytetów. Prace jednak kontynuowano, aczkolwiek w wolniejszym tempie.

W połowie 1942 roku rozważano nawet przebudowę okrętu na lotniskowicę. Projektanci orzekli, że nie stanowi to wielkiego problemu, ale okręt będzie na pewno gorszym lotniskowcem, niż jednostka zaprojektowana od samego początku to tego celu. Sprawy dalej nie drażono i okręt pozostał pancernikiem.

Rok 1943

Spowolnienie prac wykorzystano na wprowadzanie kolejnych zmian.

Działa kalibru 133 mm na istniejących brytyjskich okrętach były bardzo chwalone za niezawodność, celność, dobre osiągi balistyczne, oraz relatywnie dużą szybkostrzelność stałą. Niestety same stanowiska były stosunkowo ciasne, a prędkość obrotu i podniesienia na poziomie 10 stopni na sekundę wystarczała dla prowadzenia ognia przeciwlotniczego na duże odległości, ale w przypadku krótszych dystansów, czy konieczności szybkiej zmiany blisko położonego celu, okazywała się niewystarczająca. Postanowiono więc zastosować nowe, większe stanowiska o dwukrotnie większych prędkościach kątowych, zapewniające większy komfort pracy obsługi.

W połowie 1943 postanowiono o zamianie „pom-pomów” na 40 mm działka Boforsa. Brytyjczycy byli jednak mocno sceptyczni co do skuteczności rozwiązania stosowanego w USA. Ciągłe dosyłanie amunicji

przy pomocy pięcionabojowych magazynków, wydawało się budzić wątpliwości. Jeśli stanowisko miało mieć odpowiednią szybkostrzelność stałą, nie mogło opierać się na zgrai ludzi noszących ręcznie magazynki i wsadzających je do zamka w tempie ponad dwudziestu na minutę. Jedno czy dwulufowe działka mogły być tak zasilanie, ale nie wielolufowe stanowiska. Wymagałoby to tak licznej obsługi, że ludzie wzajemnie przeszkadzali sobie, a mniejsza obsługa fizycznie nie była w stanie zapewnić odpowiedniego dopływu amunicji. Dodatkowym problemem było zapewnienie odpowiedniej przestrzeni mieszkalnej dla coraz liczniejszej załogi.

Ciągła szybkostrzelność stanowiska na poziomie niemal tysiąca pocisków na minutę, uzyskiwana na ośmiolufowym „pom-pomie”, była bardzo korzystna. Niestety istniejący system, choć bardzo zaawansowany, opierał się na lufach które korzeniami sięgały jeszcze czasów sprzed I Wojny Światowej. Działka te nigdy nie miały super osiągnięć balistycznych. Owszem wprowadzenie nowej amunicji o większej prędkości wylotowej nieco poprawiło sytuację, ale nie dość, że by umożliwić jej użycie trzeba było zmodyfikować stanowisko, to jeszcze po modyfikacji prędkość wylotowa była nadal niewystarczająca do zwalczania coraz szybszych samolotów. Działka Boforsa tego samego kalibru, były pod tym względem zdecydowanie lepsze. Niestety system dosyłania amunicji był daleki od doskonałości. Postanowiono więc zaprojektować nowe stanowiska pozbawione tych wad. Sześciolufowe przewidziano dla najcięższych okrętów. Miało łączną szybkostrzelność nieco mniejszą niż ośmiolufowy pom-pom, który miało zastąpić, niemniej wobec znacznie lepszych właściwości balistycznych, uznano że warto zainwestować w nowe uzbrojenie. Przewidziano zamianę 1:1 starych stanowisk ośmiolufowych na nowe sześciolufowe.

Samo stanowisko choć udane, nie zyskało wielkiej popularności. Spowodowane to było gwałtownym rozwojem broni kierowanej. Początkowo przez człowieka (zdalnie sterowane bomby czy rakiety, oraz kamikaze), następnie przez automatyczne systemy naprowadzania. W przeciwieństwie do ataków klasycznych samolotów, te-

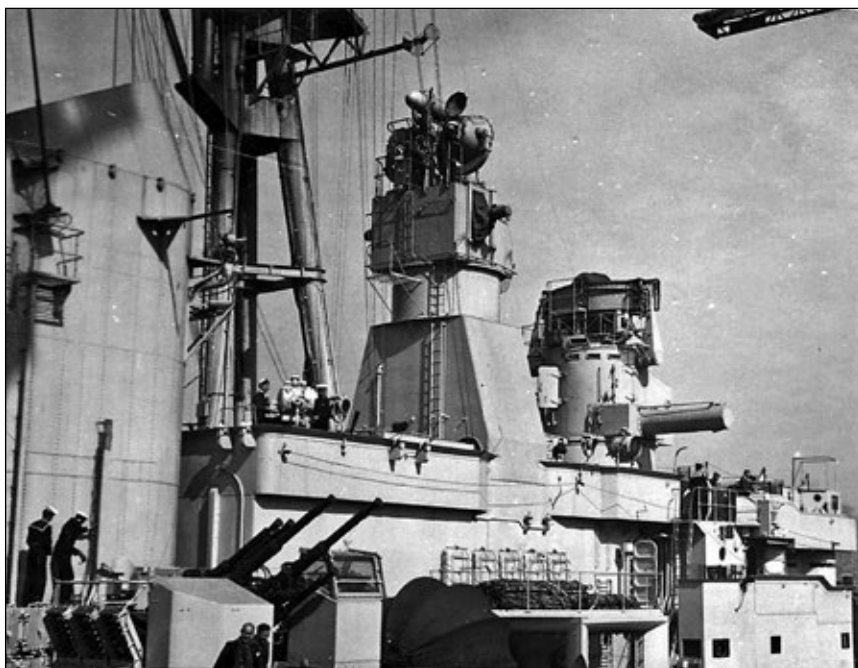
raz już nie wystarczyło zestrzelenie atakującej maszyny, czy zabicie pilota. Trzeba było ją rozbić na kawałki w takiej odległości, by te kawałki nie doleciały do celu. 40 mm pociski były ledwie wystarczające w 1945 roku, ale wydawało się, że wkrótce mogą takie nie być. Bezpośrednie trafienie w mały i szybki cel nie było takie proste, a przy ówczesnym poziomie technologii, nie było możliwości zamontowania w tak małych pociskach zapalników zbliżeniowych. Najmniejsze pociski dla których można było wytworzyć takie zapalniki miały średnicę 76 mm (3 cale). W połączeniu z brytyjskimi kłopotami finansowymi z końca wojny oraz okresu powojennego, było to gwoździem do trumny w planowanej szerszej wymianie starych stanowisk ośmiolufowych „pom-pomów” na nowe sześciolufowe Boforsy, na istniejących okrętach Royal Navy, Zawitały one jedynie na nielicznych nowych okrętach ukończonych po zakończeniu działań wojennych.

Na dachu wieży B miało stanąć dwulufowe stanowisko stosowane na mniejszych okrętach. Było to rozwinięcie podstawy Hezemeyer wyprodukowanej w Holandii, która przybyła do Wielkiej Brytanii na pokładzie holenderskiego stawiacza min *Willem van der Zaan* w 1940 roku, uciekającego przed niemiecką inwazją. Wówczas stanowisko było bardzo zaawansowane, z trzyosiową stabilizacją i odpowiednim systemem zasilania amunicją. Brytyjskie rozwinięcie było zintegrowane z dalocelownikiem radarowym. Było niemal w całości niezależne. Wystarczyło postawić je gdzieś na pokładzie, podłączyć prąd i ewentualnie dostarczać amunicję, jeśli ta zawarta we wnętrzu wieżyczki się wyczerpała. Cała obsługa była zamknięta wewnątrz. Wadą urządzenia była wysoka masa, oraz kosztowniejsza konstrukcja oraz delikatna budowa, co przekładało się na kłopoty z produkcją oraz dużo czasu koniecznego na właściwe utrzymanie. Brytyjczycy stosowali je głównie na lżejszych jednostkach, gdzie pełna trzyosiowa stabilizacja była istotniejsza. Pancerniki były z definicji mniej podatne na kołysanie, więc można było ze stabilizacji zrezygnować. Dach wieży artylerii głównej był już jednak czym innym. Nie można było wykluczyć, że podczas prowadzenia ognia, wieża zacznie się

obracać. Tu automatyczna stabilizacja była bardzo korzystna. Ważniejsza wydaje się jednak pełna autonomia stanowiska. Wewnątrz starej piętnastocalowej wieży nie było miejsca na liczne instalacje mające zasilić znajdujące się powyżej działka. Przewody z prądem można było doprowadzić. Jakież większe instalacje do wyniesionych dąłocelowników, zasilanie hydrauliczne itd. było niemożliwością.

Kolejną zmianą była relokacja dąłocelowników artylerii 133 mm. Jakiś czas wcześniej postanowiono o zainstalowaniu amerykańskiego systemu kierowania ogniem, ale początkowo ciągle z brytyjskim ustawieniem znanym z poprzedników. W stanie nieuszkodzonym dawało to idealną współpracę dąłocelowników z artylerią. Wieże dział 133 mm były rozmieszczone parami po bokach prostokąta. Każda z par stanowisk miała swój przypisany dąłocelownik. W razie potrzeby istniała możliwość przełączenia krzyżowych. Upraszczało to sprawę celowania i eliminowało konieczność przełączania między dąłocelownikami i wieżami w trakcie normalnej eksploatacji. Pola widzenia dąłocelowników pokrywały się z kątami ostrzału wież do nich przypisanych. Przejęcie kontroli nad daną wieżą było konieczne praktycznie tylko w przypadku awarii, lub uszkodzeń bojowych. Amerykanie preferowali inne ustawienie. Po jednym stanowisku w płaszczyźnie symetrii okrętu, oraz dwa obok siebie na śródkręciu. Pola widzenia dąłocelowników były kompletnie różne w porównaniu z kątami ostrzału wież. Wymuszało to przełączanie pomiędzy dąłocelownikami podczas normalnej eksploatacji, co jest nieco kłopotliwe, ale jeśli zostało opanowane, to dla odmiany ułatwiało procedurę prowadzenia ognia do samolotów, które przecinały płaszczyznę symetrii okrętu.

Niezależnie od zalet czy wad każdego z ustawień, Brytyjczycy podeszli do sprawy dość praktycznie. Cała automatyka zlokalizowana pod pokładem była przystosowana do amerykańskiej konfiguracji. Przeprojektowanie i przebudowa jej zabrałaby więcej czasu niż chciano na to poświęcić. Przejęto więc rozwiązanie amerykańskie, choć z istotnymi zmianami. Pozostawiono własne wyposażenie radarowe, oraz wysokość dąłocelowników nad poziomem morza. Amerykanie ustawiali da-



Dąłocelowniki z radarami nad pomostem *Vanguarda*. Na pierwszym planie widoczne sześciorufowe działo Boforsa kal. 40 mm.

Fot. internet



Dąłocelowniki z radarami nad pomostem *Vanguarda*, rzut boczny.

Fot. internet

łocelowniki artylerii przeciwlotniczej stosunkowo nisko, a artylerii głównej wysoko. Brytyjczycy dokładnie odwrotnie. Niejako przy okazji zyskano możliwość zmiany położenia rufowego sześciorufowego Boforsa. Umieszczono je centralnie nad dąłocelownikiem artylerii głównej, ale poniżej dąłocelownika artylerii uniwersalnej.

W tej konfiguracji, *Vanguard* miał otrzymać 10 sześciorufowych i jedno dwurufowe stanowisko działek Bo-

forsa. Dodatkowo od 12 do 52 działek Oerlikona kalibru 20 mm.

Niejako przy okazji konieczna była zmiana konfiguracji nadbudówek. Projektanci podeszli do sprawy na poważnie. Zbudowano makietę, która została przetestowana w tunelu aerodynamicznym. Ostateczna konfiguracja miała zapewnić nie tylko widoczność, kąty ostrzału, widzenia, ale również minimalizację zawirowań czy przeciągów!

Doświadczenia z kamikaze wykazały, że przydatność Oerlikonów jest mniej więcej taka jak dzwonków alarmowych. Weterani zwykli mawiać, że „gdy Oerlikony otwierają ogień to znaczy, że trzeba sobie poszukać schronienia”. Niestety 20 mm pociski, nie zapewniały zniszczenia wrogiej maszyny przed uderzeniem w cel. Wymieniono więc je na 40 mm Boforsy na jednolufowych podstawach. W rzeczywistości były one lepsze tylko na papierze. Okręt został ukończony już po zakończeniu wojny. Dla oszczędności zrezygnowano z ich montażu. W razie rozpoczęcia działań wojennych, można było je umieścić na przewidzianych miejscach. Nigdy to nie nastąpiło.

Cała artyleria główna i przeciwlotnicza (z wyjątkiem jednolufowych Boforsów) miała otrzymać „zdalne sterowanie”, tak zwane RPC od angielskiego „Remote Power Control”. Przed *Vanguardem* Brytyjczycy stosowali ten system jedynie do działek przeciwlotniczych. Zakładano, że automatyczne sterowanie kątem obrotu i kierunku jest bardzo istotne w przypadku zwalczania celów szybkich, jakimi były samoloty. W przypadku strzelania do okrętów, preferowano sprawdzone od lat „śledzenie wskaźnika” (ang. „follow the pointer”). W tym drugim przypadku informacja o docelowym kącie obrotu i podniesienia była przekazywana automatycznie do wieży i wyświetlana w postaci wskaźnika (pointer). Obsługa musiała tak operować sterowaniem obrotem i podniesieniem, by wskaźnik bieżącego położenia zgadzał się ze wskaźnikiem żądanego. Zastosowanie RPC eliminowało obsługę z tego procesu. Zwiększało to szybkość reakcji, zmniejszało również podatność na błąd ludzki. Niestety miało także niedogodności, które powodowały że pierwotnie stosowane systemy RPC w każdej z marynarek powodowały większe czy mniejsze problemy. Pojawiały się niedokładności ustawienia, czy trudne do wyeliminowania oscylacje, a większa komplikacja mechanizmów była przyczyną niejednej awarii. Doprowadzenie systemów do poprawnego działania zajmowało trochę lat i wymagało nie jednej modyfikacji.

Kolejną zmianą była chęć zaadaptowania nowego systemu kierowania ogniem artylerii głównej. Dotychczas stosowany zaawansowany system

pozwalał teoretycznie na zmiany kursu własnej jednostki, bez utraty możliwości trafiania w cel, ale jak wszystkie inne na świecie, do rozwiązania problemu „gdzie będzie cel, w momencie gdy doleć tam nasze pociski”, zakładano, że będzie się on poruszał się ze stałą prędkością stałym kursem. Przy małych odległościach walki to wystarczało, gdyż nawet wykonanie zwrotu nie wyprowadzało jednostki spoza zasięgu dobrze umieszczonej salwy. W przypadku dalszych dystansów, uniki miały szansę na sukces. W międzyczasie tak dopracowano procedury strzelania, że spodziewano się błyskawicznego i systematycznego trafiania przeciwnika, jeśli ten nie zacznie manewrować. Skoro trafienie w prosto płynący okręt miało być tak łatwe, to ostatnią rzecz jakiej należy spodziewać się po przeciwniku to utrzymywanie stałego kursu i prędkości. Nowy system miał uwzględnić możliwość zmiany parametrów ruchu przez cel.

W przypadku kompletnie losowych uników niewiele można było zrobić, poza ewentualnym strzelaniem w rejon w którym mógłby się znaleźć gdyby skręcił. Wiadomo, że prędkość okrętu jest ograniczona, bezwładność limituje możliwości przyśpieszenia, więc docelowych pozycji w najbliższym czasie nie będzie zbyt wiele. Zakładano jednak, że jednostki przeciwnika nie będą manewrowały całkiem losowo, zwłaszcza jeśli nie będą się poruszały samotnie, lecz większymi zespołami. W takim układzie manewry ich można przewidzieć i uwzględnić w systemie kierowania ogniem, co pozwoli trafić nawet w przypadku dokonywania uników. W każdym razie częściej niż przy użyciu dotychczasowych rozwiązań.

Prace nad takim systemem rozpoczęto w listopadzie 1942 roku. Przy projektowaniu kładziono nacisk najbardziej na śledzenie i przewidywanie ruchów przeciwnika, oraz kontrolę całej artylerii. Obliczenia balistyczne były tylko dodatkiem. Był to pierwszy na świecie system kierowania ogniem przeciwokrętowym od początku zabudowanym wokół radarów. Urządzenia optyczne miały mieć charakter pomocniczy. W starszych systemach, radar był traktowany bardziej jako dodatkowy dalmierz podający namiary na cel również przy braku widoczności. Poza

większą dokładnością w pomiarze odległości, radar umożliwiał precyzyjne określenie kursu celu. W przypadku obserwacji optycznych nie było to takie proste. Stosowano „inclinometry” przeróżnych konstrukcji, ale zawsze był z tym problem. Nowy radar typu 274 dawał takie dane niemal natychmiast. Podczas testów prototyp takiego radaru namierzał krążownik *Birmingham* manewrujący z prędkością 20 węzłów. Przez 70% czasu udawało się określić kurs celu z dokładnością do 6 stopni, a przez 90% czasu z dokładnością do 10 stopni. Średni czas analizy zmiany kursu przeciwnika, potrzebny do podania do systemu kierowania ogniem trwał 30 sekund. Operator radaru widział oddzielne dane na temat prędkości zbliżania i zmiany kierunku celu. Możliwa była też praca w trybie „ręcznym” i obliczanie tych wartości przez człowieka. Na podstawie danych system wyliczał kurs celu oraz jak szybko się on zmienia. Innymi słowy od razu podawał czy cel zaczął manewrować czy nadal płynie prosto. W przypadku obserwacji optycznych nie było to takie proste ani oczywiste. Dodatkowo system rysował dokładne położenie celu z ostatnich pięciu mil. Pozwalało to zaobserwować czy przeciwnik manewruje i w jaki sposób, np. wykonuje powtarzalne zmiany kursu według określonego wzorca. Pokazywano też przewidywane położenie celu w momencie dolotu tam naszych pocisków, przy czym wyświetlano okrąg wokół celu, wskazujący gdzie może się znaleźć w czasie lotu pocisków, w zależności od manewrów jakie będzie wykonywał. Można było sobie wybrać w który rejon chcemy wystrzelić pociski, a system wyliczał odpowiednie nastawy dla dział. Oczywiście możliwe było wystrzelenie kilku szybkich salw w kilka sąsiadujących ze sobą rejonów, tak, że niezależnie od tego w którą stronę cel skręci, jakieś trafienia powinien otrzymać.

Konieczne było wyeliminowanie z systemu optycznej korekty ognia. Dotychczas strzelano salwy, obserwowano miejsca upadku i odpowiednio korygowano ogień (sposobów strzelania i korekty ognia było wiele). W tym przypadku do obserwacji upadku salw służył radar. Wypryski wody były wystarczająco duże, by pozwolić na ich obserwację. W przeciwieństwie do

Vanguard 1946	
Wymiary [metry/stopy]	
Długość między pionami	231,8 / 760,00
Długość całkowita	248,4 / 814,30
Szerokość	32,9 / 108,00
Zanurzenie, wyp. pełna	9,5 / 31,00
Wolna burta przód*	10,8 / 35,50
Wolna burta rufa	7,2 / 23,50
Masy [ts]	
Wyp. standard/pełna [ts]	44 500 / 49 397
W wyposażenie	1 243
Siłownia	3 243
Uzbrojenie	6 701
Opancerzenie	14 703
Kadłub	18 610
Paliwo	4 897
Osiągi	
Moc maszyn [KM]	130 000
Prędkość maks [w]	30
Opancerzenie	
Burty, komory/sił. [mm]	356 / 330
Pokład, komory/sił. [mm]	152 / 127
Art gł przód, góra [mm]	330 , 152
Boki, barbety [mm]	229 , 330
Uzbrojenie	
Art główna	8x381 mm C42
Art. uniwersalna	16x133 mm C50
Art. przeciwlotnicza	73x40 mm C56
* Wysokość wolnej burty na wysokości dziobowego pionu. W rzeczywistości na samym dziobie wolna burta była znacznie wyższa z uwagi na wznios pokładu w tym rejonie	

starszych systemów nie analizowano miejsca upadku pocisków względem celu, lecz czy salwa upadła w morze w tym miejscu w którym miała upaść. System rysował wyliczone miejsca upadku pocisków oraz rzeczywiste obserwowane i w oparciu o te dane korygowano ogień. Oczywiście dane położenia salw z położeniem celu można było porównać i odpowiednio skorygować nastawy. Biorąc pod uwagę precyzyjne radarowe śledzenie celu, oraz możliwość precyzyjnego przewidzenia miejsca upadku własnych pocisków, przewidywano skrócenie wstrzelania się w cel. Dotychczas strzelano pierwszych kilka salw, które z definicji miały nie trafić, ale pozwalały na doprecyzowanie jego położenia. Jak mawiano, „najlepszym dalmierzem jest własna artyleria”. Wiadomo było, że dane optyczne będą niedokładne, a stan atmosfery na większych wysokościach był czystą niewiadomą. Strzelano więc kilka salw (czasem więcej) zgodnie z nastawami wynikającymi

z danych pochodzących z dalmierzy, następnie wprowadzano odpowiednie poprawki w zależności od tego jak daleko i w którą stronę od celu upadła salwa. W przypadku nowego systemu nie było takiej konieczności, w związku z czym praktyczne wydawało się od razu przejście na ogień z maksymalną szybkostrzelnością.

Cały system był od początku projektowany przy założeniu prowadzenia ognia przy zerowej widoczności. Wszystkie informacje miały pochodzić z radarów. W realiach II Wojennych nie można było jednak całkowicie zrezygnować z montowania dalmierzy optycznych. Równolegle z pracami nad systemem, projektowano przewidziane dla niego wyposażenie radarowe. Z dotychczasowych doświadczeń wynikało jednoznacznie, że radary są dość podatne na podmuchy i wstrząsy powstające podczas strzelania z artylerii głównej. Co prawda przewidywany radar jeszcze nie istniał, ale nie można było od razu założyć, że będzie odporny na tego typu uszkodzenia. Istniała szansa, że dość wcześnie cały wspinały system radarowy się trwale wyłączy i okręt będzie musiał bazować na danych z obserwacji optycznych. Gdyby takich dalmierzy i lunet nie było, stałby się „ślepy”.

Od początku przewidywano, że urządzenie będzie montowane na wszystkich większych okrętach artyleryjskich i zaprojektowano możliwość łatwej zmiany tabel balistycznych, od dział krążowników do najcięższej artylerii. Pozostałe państwa w czasie wojny nie inwestowały w rozwój systemów kierowania ogniem przeciwokrętowym, więc pozostały przy założeniu, że cel będzie się poruszał prosto, podczas lotu własnych pocisków. Po wojnie zainteresowanie artylerią okrętową zdecydowanie spadło, więc prac w tym kierunku nie prowadzono. Na skutek powojennych cięć finansowych i anulowania budowy ciężkich okrętów dla Royal Navy, *Vanguard* pozostał jedyną jednostką na świecie z takim systemem kierowania ogniem.

Zakończenie budowy

Okręt wcielono do służby 9 sierpnia 1946 roku. Mimo formalnego ukończenia, nadal nie miał nie tylko jednolufowych, ale nawet wszystkich stanowisk sześciolufowych Boforsów oraz

systemów kierowania ogniem do nich. Zresztą nie jest do końca pewne czy kiedykolwiek otrzymał pełne uzbrojenie, gdyż niezmiernie trudno jest znaleźć zdjęcie potwierdzające jego kompletność.

Okręt był największym pod względem wyporności i najdroższym pancernikiem (czy jak kto woli krążownikiem liniowym) w historii Royal Navy. Okręt kosztował 11 697 000 funtów. Tak wysoka cena, ponad 4 miliony funtów więcej niż w przypadku jednostek typu „King George V” i dwa razy więcej niż *Hood*, była spowodowana wojenną budową jednostki. Przy zamawianiu, nie rozpisywano przetargu i nie wybierano najtańszej oferty. Budowniczy mówił ile będzie go kosztować budowa, a zamawiający dodawał do tego 7% marży i na taką cenę się zgadzał. Jeśli w czasie budowy wzrastały koszty, to się na to godzono. W przypadku okrętów budowanych w czasie pokoju nie było mowy o podwyższaniu początkowo wynegocjowanej ceny. Swoje dołożyły kolejne zmiany wprowadzane w czasie budowy, oraz wojenna inflacja.

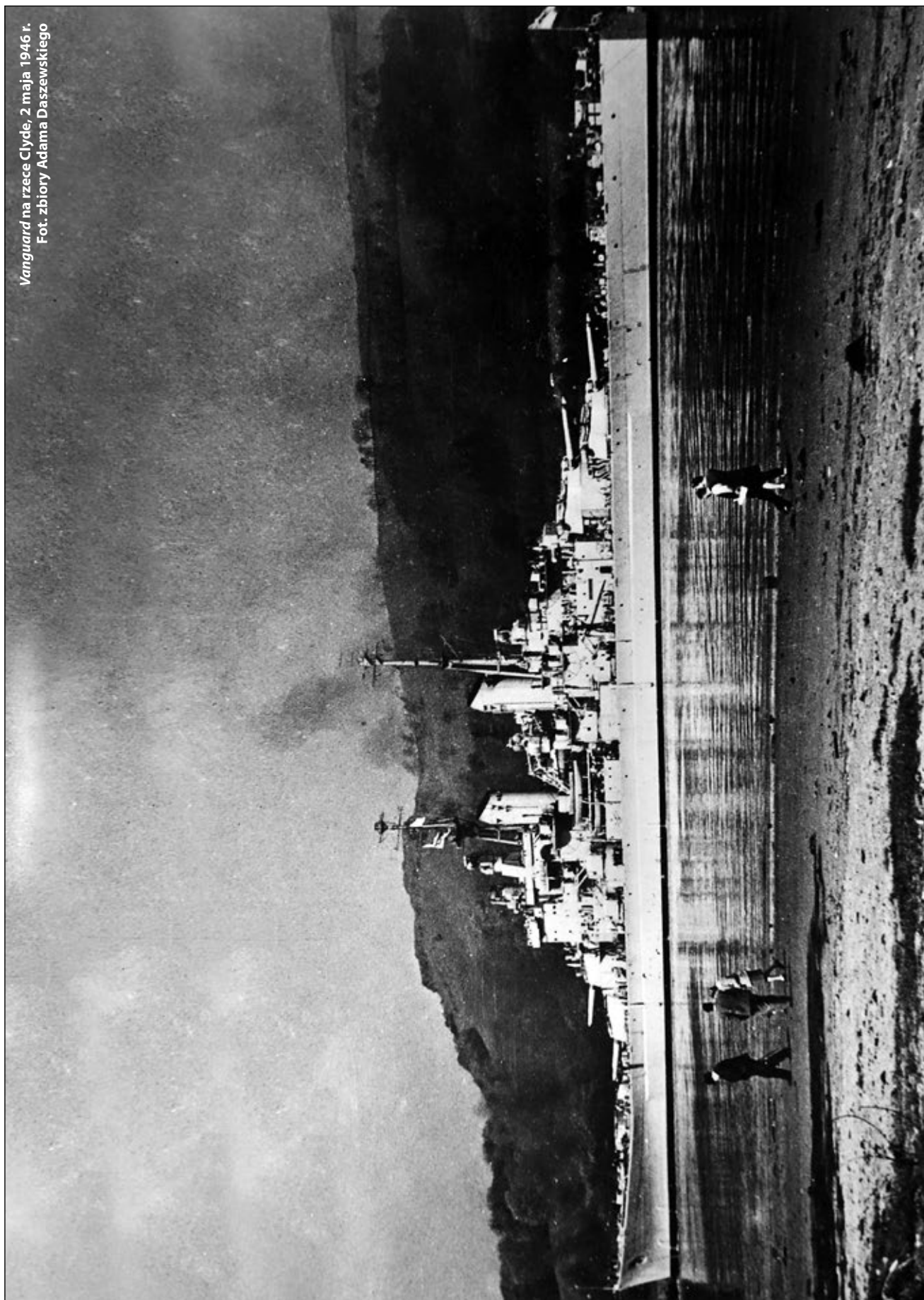
Jednostka miała świetne właściwości morskie. Podobnie jak poprzednicy łagodnie kładła się na fali. Przechyły były niewielkie i łagodne, dzięki czemu okręt był stabilną platformą artyleryjską i był „przyjazny dla załogi”. Wyższa wolna burta dawała mniejsze zalewanie śródokręcia, a podwyższony dziób niemal całkowicie likwidował efekt brania fal na pokład. To co się mimo wszystko dostawało, było odprowadzane za burtę przez trzy falochrony. Był to najlepszy pod względem żeglugowym pancernik kiedykolwiek zbudowany w dla Royal Navy. Prawdopodobnie również na świecie, aczkolwiek bezpośrednie porównanie z pancernikami byłej Osi jest niemożliwe z powodów nader oczywistych, więc jednoznacznego potwierdzenia użyć nie można.

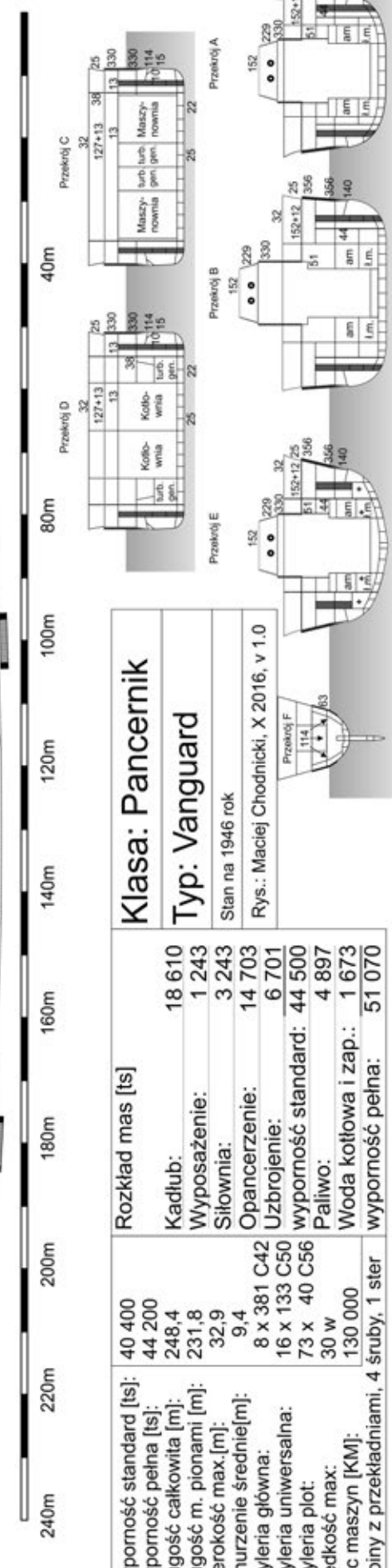
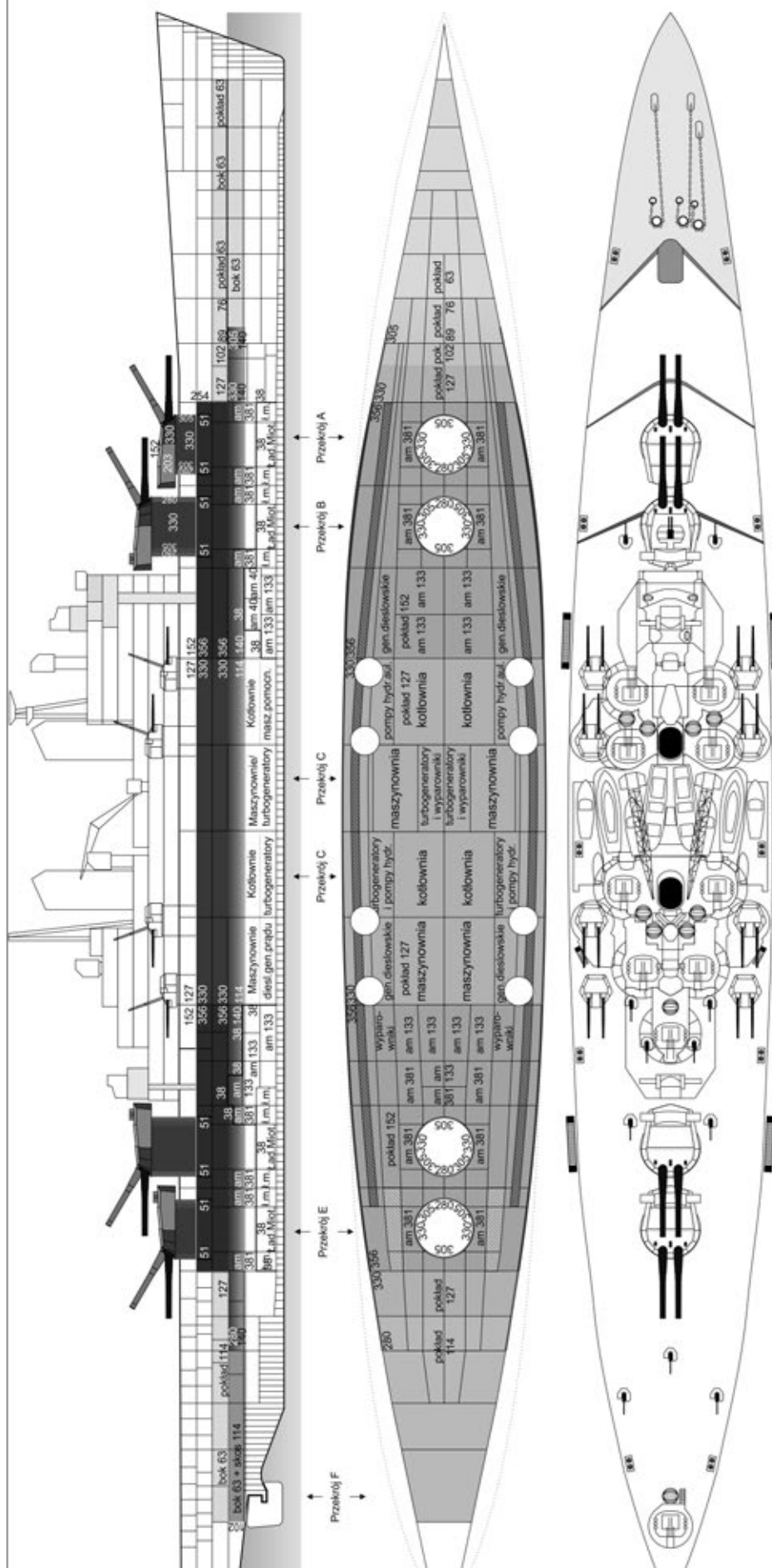
Zastosowanie rufy pawężowej dało efekt znany z czasów projektowania nie zbudowanych krążowników liniowych typu G3, a więc od wczesnych lat 20-tych. Jednostka miała zmniejszone opory przy pływaniu z dużą prędkością. Podczas prób w 1946 roku, przy wyporności „normalnej” 45 720 ton, osiągnął 31,57 węzła, przy mocy ma-

Vanguard wyprowadzany przez holowniki ze stoczni, przed rejsem do Greenock.
Fot. zbiory Adama Daszewskiego



Vanguard na rzece Clyde, 2 maja 1946 r.
Fot. zbiory Adama Daszewskiego





Klasa: Pancernik	
Typ: Vanguard	
Sian na 1946 rok	
Rys.: Maciej Chodnicki, X 2016, v 1.0	
Rozkład mas [ts]	
Wyporność standard [ts]:	40 400
Wyporność pełna [ts]:	44 200
Długość całkowita [m]:	248,4
Długość m. pionami [m]:	231,8
Szerokość max. [m]:	32,9
Zanurzenie średnie [m]:	9,4
Artyleria główna:	8 x 381 C42
Artyleria uniwersalna:	16 x 133 C50
Artyleria plot:	73 x 40 C56
Prędkość max:	30 w
Moc maszyn [KM]:	130 000
turbiny z przekładniami, 4 śruby, 1 ster	wyporność pełna: 51 070

Ta fotografia lotnicza *Vanguarda* z 1946 roku dobrze ukazuje rozmieszczenia uzbrojenia na pancerniku. Widoczny brak sześciolufowego stanowiska Boforsów na lewej stronie rufowej nadbudówki. Fot. NH&HC

szyn 136 000 KM. Przy wyporności pełnej (51 070 ton), uzyskał 30.38 węzła, przy mocy maszyn 132 950 KM. Przekroczono wymagania projektowe, odpowiednio 30.25 i 29 węzłów przy 130 000 KM i wyporności 41 600 i 48 140 ton.

Dla porównania amerykańska *Iowa* dla osiągnięcia tej samej prędkości 31 węzłów potrzebowała około 221 tys KM, a francuski *Richelieu* ponad 150 tys KM. Przy czym jednostka francuska miała mniejszą wyporność od *Vanguarda*, a amerykańska większą.

Niestety nie ma nic za darmo. Kosztem były większe opory ruchu przy prędkości ekonomicznej. Dla prędkości 15 węzłów *Iowa* potrzebowała około 15 tys KM, *Vanguard* 20 tys. Przy prędkości około 17,5 węzła obydwa okręty potrzebowały tej samej mocy na wałach.

Powojenna służba nie obfitowała w dramatyczne wydarzenia. Najciekawszym epizodem było pełnienie służby w roli królewskiego jachtu. Pomiędzy styczniem a majem 1947 roku, aktualnie panujący król Edward VI, odbył na nim podróż do Afryki. W tym celu okręt zostało odpowiednio wyposażony. Część pomieszczeń zostało przebudowanych na apartamenty królewskie.

Po zakończeniu podróży jednostka na pełniła funkcję okrętu flagowego, brała udział w ćwiczeniach NATO, stała w rezerwie, by w 1960 roku zostać sprzedaną na złom.

Epilog

Przez cały okres wojny Brytyjczycy dążyli do wznowienia budowy pancerników typu „Lion”. Niestety na przeszkodzie stały problemy z wydajnością zakładów produkujących ciężkie uzbrojenie. Produkcja czasów wojny miała swoje priorytety. *Vanguard*, mógł powstać tylko dzięki temu, że artyleria dla niego była gotowa, a modernizacja istniejących wież, nie powodowała opóźnień w produkcji innego uzbrojenia. Mimo zakończenia wojny, okręt nadal był potrzebny.

Ostatnie miesiące wojny zdawały się wskazywać na „śmierć pancernika”.



Walki toczone na Pacyfiku w latach 1944-45 zostały zdominowane przez lotnictwo. Masowe ataki były w stanie zniszczyć każdy pancernik. Brytyjczycy jednak nadal uważali, że pancerniki są im potrzebne. Powód był dość prosty – Pacyfik to nie cały świat. Na północnych wodach oceanu Atlantyckiego pogoda zwykle nie sprzyja masowanym atakom lotniczym. Ani RAF ani FAA nie były w stanie zagwarantować zniszczenia wrogiego pancernika w każdych warunkach pogodowych. Skoro tak, to Royal Navy potrzebowała pancerników. Nawet wprowadzenie broni atomowej niewiele tu zmieniało. Jak wykazały testy powojenne, przy mocy ówczesnych głowic, trzeba było taką eksplozję umieścić relatywnie blisko pancernika by go wyeliminować z akcji, co nie współgrało z ówczesnymi sposobami dostarczania takiego ładunku do celu.

Niestety plany budowy nowych jednostek nie mogły zostać zrealizowane z powodu kłopotów finansowych w jakie wpadła Wielka Brytania. Trzeba było zacząć spłacać długi i zwyczajnie zabrakło pieniędzy na dokończe-

nie wielu zaawansowanych okrętów, a co dopiero mówić o zamawianiu nowych. Na dodatek spodziewany przeciwnik nie miał do dyspozycji żadnych nowoczesnych pancerników, a Brytyjczycy mieli pięć. Oprócz *Vanguarda* jeszcze cztery ocalałe pancerniki typu „King George V”, trudno było więc o dodatkowe fundusze na budowę okrętów potrzebnych tylko teoretycznie. W końcu z krążownikami mogły sobie poradzić mniejsze i tańsze jednostki.

Dopiero wprowadzenie broni termojądrowej spowodowało uznanie, że pancerniki są Brytyjczykom niepotrzebne i pod koniec lat pięćdziesiątych rozpoczęto złomowanie wszystkich istniejących jeszcze okrętów tej klasy w Royal Navy. Niestety żaden z nich nie został zachowany dla następnych pokoleń. Do tego czasu żadnego następnego okrętu tej klasy nawet nie rozpoczęto, tak więc *Vanguard* pozostał ostatnim pancernikiem zbudowanym dla brytyjskiej marynarki królewskiej. Złośliwcy mówili, że bardziej odpowiednią nazwą dla tej jednostki zamiast „Vanguard” - „Straż

Przednia” powinno być „Rearguard” czyli „Straż Tylna”. ●

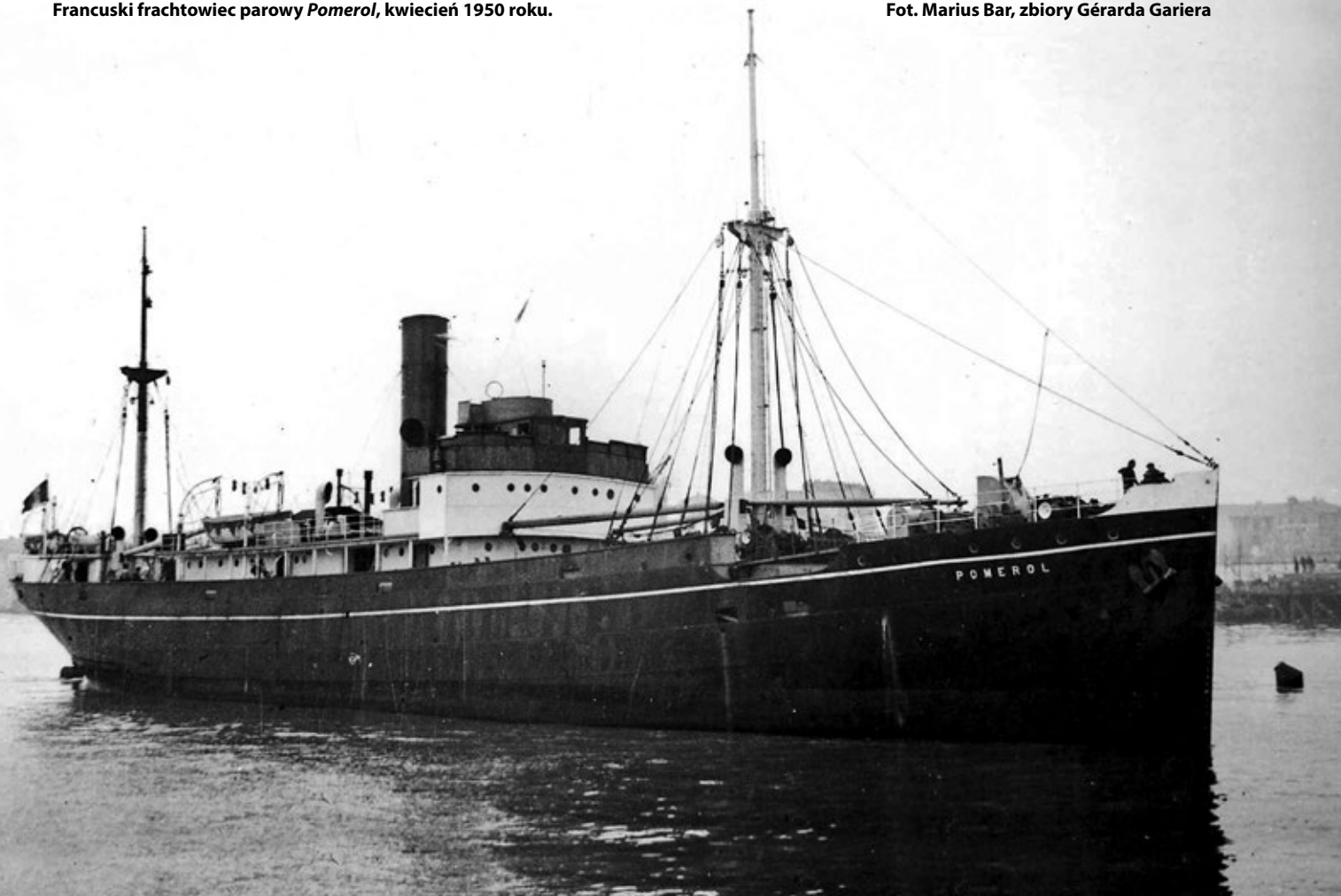
Bibliografia

- Brown D.K., *The Grand Fleet: Warship Design and Development, 1906-1922*, Chatham Publishing, 1999.
- Brown D.K., *Nelson to Vanguard: Warship Design and Development, 1923-1945*, Chatham Publishing, 2006.
- Campbell N.J.M., *Naval Weapons of World War Two*, Naval Institute Press, Annapolis 2002.
- Friedman N., *Battleships design and development*, Conway Maritime Press, London 1978.
- Friedman N., *British Battleship 1906-1946*, Seaforth Publishing, Barnsley South Yorkshire 2015.
- Friedman N., *Naval Weapons of World War One*, Naval Institute Press, Annapolis 2011.
- Friedman N., *Naval firepower*, Seaforth Publishing 2008.
- Johnson Ian, Buxton Ian, *The Battleship Builders: Constructing and Arming British Capital Ships*, Naval Institute Press, Annapolis 2013.
- Moore G., *Building for Victory: The Warship Building Programmes of the Royal Navy 1939-1945*, World Ship Society, 2003.
- Parkes Oscar, *British Battleships: Warrior, 1860 to Vanguard, 1950. A History of Design, Construction and Armament*, Naval Institute Press, Annapolis 1990.
- Raven A, Roberts J., *British battleships of World War Two*, Naval Institute Press, 1976.

FOTOKOLEKCJA

Francuski frachtowiec parowy *Pomerol*, kwiecień 1950 roku.

Fot. Marius Bar, zbiory Gérarda Gariera





Daniel Kowalczyk

część III

„Marynarka Brunatnej Wody” — flota śródlądowa Francuskiego Korpusu Ekspedycyjnego w Indochinach 1945-1954

Organizacja i sprzęt *Dinassaut*, 1947-54

W latach działalności *Dinassaut*, zorganizowano 10 takich jednostek, początkowo nieparzyste numery zamierzano nadać tym, które bazowały w Tonkinie, a parzyste oddziałom z Kochinchiny¹, co potem zarzucono. Wszystkie *Dinassaut* służyły aż do końca konfliktu, z wyjątkiem DNA 5. Całość sprzętu po rozformowaniu przekazano tworzącej się Armii Republiki Wietnamu. Poniżej znajdują Państwo krótki zarys schematu organizacyjnego, szlaku bojowego i sprzętu poszczególnych *Dinassaut*.

Dinassaut 1

Sformowany w Tonkinie, w sierpniu 1947 roku. Pierwszym dowódcą został kmdr. Landrot, od lipca 1950 obowiązki przejął kmdr. Brossard. Początkowo *Dinassaut 1* bazował w Haj-

fongu, następnie przeniesiono go do Sept Pagodas.

Szlak bojowy: *Lea* i *Centuire*, październik-listopad 1947 (działania prowadzone w Tonkinie, na obszarze Viet Bac, opanowanym w większości przez Viet Minh); *Pegas*, grudzień 1948-styczeń 1949 (Phu Ly); *Bastille*, lipiec-sierpień 1949 (Bac Ninh, w rejonie Phu Lang Thuong); *Gregoire*, wrzesień 1950 (Kanał Bambusowy); *Pataugas*, marzec 1951 (rzeka Song Thai Binh); *Bitwa o Dong Trieu*, kwiecień 1951; *Tango*, maj 1952 (górny rejon Song Thai Binh); *Nice*, luty 1953 (Canal de Rapides); *Ventoux*, listopad 1953 (rejon Sept Pagodas)

Dinassaut 1 powrócił do Hajfongu w maju 1954 roku, gdzie został rozwiązany 11 sierpnia. W swojej historii posiadał kilka przyporządkowanych jednostek piechoty, pierwszą

Dwie zacumowane wspólnie łodzie LCVP, północ Wietnamu 1954 rok. Fot. NH&HC

była Kompania *Joubert*, jesienią 1947 roku, następnie kompania BM/7e RTM (7. Pułk Strzelców Marokańskich), aż wreszcie wietnamski pododdział, posługujący się kodem radiowym *Matou*. Ostatnim komponentem, który zasilił *Dinassaut 1* w żołnierzy, stało się *Com-mando Marine 64*.

Inwentaryzacja sprzętowa w *Dinassaut 1* wyglądała następująco:

- Październik 1949: 1 LCI; 1 LCT; 4 LCVP/LCA
- Koniec roku 1950: 1 LCI; 6 LCM/LCVP; 1 LCA
- Lipiec 1952: 1 LCI; 4 LCM; 2 EA; 1 LCA

1. Władze Kochinchiny stanowiły załączek późniejszego rządu Republiki Wietnamu (tzw. Wietnam Południowy).

• Styczeń 1954: 1 LCI; 2 LCM monitor; 2 LCM; 2 EA; pluton łodzi FOM

Dinassaut 2

Utworzony w Kochinchinie w sierpniu 1947 roku, pod dowództwem kmr. Leosta, został określony jako „oddział interwencyjny”. Służbę pełnił zamiennie w delcie Mekongu i na rzece Sajgon.

Szlak bojowy: *Iota*, styczeń 1948 (rejon Phuoc An); *Jonquille*, czerwiec 1949 (Równina Trzcina); *Gamma*, wrzesień 1950 (rejon Mocay); *Tourbillon V*, sierpień 1951 (Kanał „Komercyjny”); *Jupiter*, wrzesień 1952 (Go Quao); *Jura*, luty 1953 (Baria)

Na datę 1 stycznia 1954 roku *Dinassaut 2* dysponował: 1 LSIL, 2 LCM i 2 EA.

Wydzielone oddziały piechoty w tym *Dinassaut* stanowiły doskonały przykład mozaiki rodzajów wojsk, przeznaczonych przez sztab CEFEQ do wojny na rzekach Indochin. W różnych operacjach bojowych były to: pluton marokańskich spahisów z RMSEO (*Régiment de Marche de Spahis d'Extrême-Orient*: Pułk Marszowy Spahisów na Dalekim Wschodzie), kompania z 4. Pułku Strzelców Marokańskich, 43 Kompania 1 Pułki Kawalerii Legii Cudzoziemskiej oraz Komando Piechoty Morskiej *François* (ta ostatnia jednostka przez kilka tygodni w 1949 roku).

Dinassaut 3

Zorganizowany w Tonkinie w sierpniu 1947. Dowódcą był por. Garnier, a następnie kmr. Acloque. Bazą *Dinassaut 3* stało się Nam Dinh.

Szlak bojowy: *Lea*, październik 1947; *Ondine*, listopad 1948 (rejon Vietri); *Anthracite*, październik 1949 (Phat Diem); *Tonneau*, luty 1950 (Thai Binh); *Mercure*, kwiecień – maj 1952 (Thai Binh); *Tarentaise* (Bui Chu), *Brochet* (Kanał „Bambusowy”), *Gerfaut* (Bui Chu), *Mourette* (Phu No Quan) – ostatnie cztery operacje sierpień-listopad 1953.

Na osobne podkreślenie zasługuje udział *Dinassaut 3* w bitwie o rzekę Day, od 29 maja do 3 czerwca 1951 roku. Po wпадnięciu w zasadzkę Viet Minh *Dinassaut 3* został następnie „uwolniony” przez improwizowaną grupę, zwaną nieoficjalnie *Dinassaut A*, pod dowództwem por. Schloesinga,

a składającą się z jednego LSSL (nr 6) oraz czterech LCM (30, 32, 34 i 59).

Piechotę przyporządkowaną *Dinassaut 3* stanowiło Komando Piechoty Morskiej *Sieffer*, a następnie *Commando 63*. 11 marca 1954 roku oddział przetransferowano do marynarki Republiki Wietnamu, jako *Dinassaut 22*. Już pod nową banderą jednostka wzięła udział w operacji „Auvergne”, czyli ubezpieczeniu wycofania z Phat Diem, Nam Dinh i Bui Chu. 11 sierpnia 1954 roku *Dinassaut 3* przebazowano z północy kraju na południe, do bazy w Tourane (wietn. Da Nang).

Pod względem sprzętu wraz z rozwojem wojny *Dinassaut 3* prezentował się następująco:

- Październik 1949: 1 LCI, 1 LCT, 4 LCVP/LCA
- Koniec 1950: 1 LCI, 6 LCM/LCVP, 1 LCA
- Lipiec 1952: 1 LCI, 4 LCM, 1 LCA
- Marzec 1954 (już jako *Dinassaut 22* w składzie floty Rep. Wietnamu): 1 LSIL, 2 LCM monitor, 5 LCM

Dinassaut 4

Kolejna „uderzeniowa” jednostka, sformowana w Kochinchinie w sierpniu 1947. Dowódcą: początkowo kmr. Degoy, następnie kmr. Rossignol. Operowała naprzemiennie w rejonie rzek Mekong i Sajgon.

Szlak bojowy: *Vega*, luty 1948 (Równina Trzcina); *Huron*, czerwiec 1948 (Phuoc An); *Ramadan*, lipiec 1950 (Mocay); *Jeanne d'Arc*, maj 1951 (Bardong)

Przebazowany do Tonkinu w końcu grudnia 1951, z przeznaczeniem udziału w działaniach bojowych na Rzece Czarnej (ang. *Black River*). Po uczestniczeniu w ewakuacji Hoa Binh w lutym 1952 roku, *Dinassaut 4* wziął udział w odsieczy dla *Dinassaut 12* w Ninh Giang.

Ouragan, marzec 1952 (Thai Binh); *Delta* (Hajfong), *Bordeaux* (Hajfong), *Claude* (Tien Lang) i *Brochet* (Kanał „Bambusowy”) – lipiec/październik 1953; *Auvergne*, lipiec 1954.

8 sierpnia 1954 roku przeniesiony do Hajfongu. Dane odnośnie składu *Dinassaut 4* na lipiec 1952 wyglądały następująco: 1 LCI, 2 LCM monitor, 2 LCM, 2 EA, 1 LCA.

Co do piechoty przydzielonej tego *Dinassaut*, w Kochinchinie była to kompania z 1. Pułku Strzelców Ma-

rokańskich, następnie 1. Kompania 4 PSM, a na końcu kompania z 6. Pułku Strzelców Algierskich. W Tonkinie zaokrętowano kombinowany oddział piechoty wietnamskiej, załążek piechoty morskiej armii Republiki Wietnamu.

Dinassaut 5

Kolejny *Dinassaut* miał charakter tymczasowy. Jego służba rozpoczęła się w Tonkinie, w sierpniu 1947. Dowódcami tego najkrócej istniejącego *Dinassaut* byli kolejno por. Nivet-Doumer, a po nim kmr. Mangin d'Ouince. *Dinassaut 5* z bazą w Hanoi oprócz 2 LCT, 2 LCM i 2 LCA posiadał też zarekwirowany „cywilny” LCT *San Juan*.

Pierwszą akcją *Dinassaut 5* była operacja *Lea* (w październiku 1947), a następnie *Centuire*, obejmująca zajęcie Phu Lang Thuong, Bo Ha oraz Sept Pagodas (listopad 1947). Po tej akcji *Dinassaut 5* rozwiązano.

Dinassaut 6

Sformowany w Kochinchinie, w sierpniu 1947. Dowodzony był przez kmr. Bout de l'Epine. Za bazę *Dinassaut 6* obrano Vinh Long.

Szlak bojowy: *Sainte-Barbe*, listopad-grudzień 1950 (Thu Dau Mot); *Marecage*, marzec 1951 (Song Long Tranh); *Croisade*, wrzesień 1951 (Bardong); *Etrave*, kwiecień 1952 (My Duc Tay); *Croisiere II*, listopad 1952 (wschodnie rejony Rzeki Vaico); *Ardeche*, luty 1953 (Hoa Thuan). 11 czerwca 1953 roku *Dinassaut 6* przeniesiono do floty Republiki Wietnamu, gdzie zasilili on *Forces Fluviales de Vinh Long* (Siły Rzeczne Vinh Long).

1 stycznia 1954 (już we flocie Rep. Wietnamu) *Dinassaut 6* dysponował 1 LCM Command (okręt dowodzenia), 4 LCM, 4 LCVP.

Co do piechoty w tym oddziale, między innymi w statnich 4 miesiącach 1947 zaokrętowano nań Komando Piechoty Morskiej *De Monfort*. Oprócz tego w skład *Dinassaut 6* wchodziła kompania ciężarówek GRC.

Dinassaut 8

Jako jedyny dysponował własnym lotnictwem rozpoznawczym. *Dinassaut 8* został zorganizowany wokół bardzo ciekawego okrętu-bazy wodnosamolotów *Commandant Robert Giraud*. Był to zdobyczny niemiecki *Im-*

melman, na pokład którego można było zabrać łódź latającą Grumman *Goose* („Gęś”), lub jej odpowiednik. Grupa, obejmująca także 4 LCVP, lub 2 LCVP i 2 FOM, dokonała wielu rajdów w Zatoce Syjamskiej oraz ataków w rejonie Równiny Trzciny i Rzeki Vaco (pierwsza połowa 1948 roku).

Dinassaut 8, sformowanym w styczniu 1948 i bazującym w Long Xuyen, dowodził kmdr. Pondichardier. W akcjach bojowych zaokrętowano na pokłady między innymi kombinowaną grupę szturmową, złożoną z marynarzy lotniskowca eskortowego *Dixmunde* (wcześniej brytyjski HMS *Biter*, przyp. aut.). Poza tym przez *Dinassaut 8* przewinęły się takie pododdziały, jak 5. Kompania 2. Batalionu Spadochroniarzy Marynarki Wojennej oraz pluton pojazdów M29 *Crab* z 1. Szwadronu 1. Pułku Kawalerii Legii Cudzoziemskiej².

Dinassaut 8 rozwiązano 12 marca 1948 roku, aby ponownie sformować go 1 sierpnia 1948 roku. Dość nietypowo przydzielono jednostkę do konkretnego rejonu operacyjnego, dużego obszaru pól ryżowych w rejonie rzeki Bassac (fr. Transbassac). Powodem była niemożność skierowania tam większych jednostek pływających. Będące pod dowództwem kmdr. Pasquiera de Francelieu *Dinassaut 8* posiadało w tamtym okresie dwie uzbrojone barki *Devastation* i *Lave* oraz 2 LCM i 4 LCVP, bazujące w Can Tho. Ponieważ głównym zadaniem było ubezpieczanie rzecznych konwojów, do *Dinassaut 8* przyłgnięło miano „*Dinassaut eskortowego*”. Berek używano ze względu na o wiele mniejsze zanurzenie niż LCI, zwykle używanych w podobnym okolicznościach.

Szlak bojowy: *Bougie*, grudzień 1949 (Cau Ke); *Sarcelle*, marzec 1950 (kanał Phu Nu); marzec 1950 (kanał Phu Nu); *Pamplémousse*, marzec 1951 (Nha Man); *Helice*, styczeń 1952 (Kanał „Nicolai”); *Planete*, sierpień 1952 (kanał Thot Not); *Anjou*, styczeń 1953 (Can Tho).

10 kwietnia 1953 roku *Dinassaut 8* przekazano flocie Republiki Wietnamu, gdzie na jego bazie utworzono *Forces Fluviales de Can Tho* (Siły Rzeczne Can Tho). 1 stycznia 1954 w skład FFCT wchodziły: 1 LCM Command (okręt dowodzenia), 4 LCM, 2 LCVP.

Dinassaut 10

Utworzony bardzo późno w stosunku do innych *Dinassaut*, bo dopiero w marcu 1951 roku. Dowodzony przez kmdr. Gasnier-Duparc, był w zamyśle kolejnym „zespołem uderzeniowym”. Podobnie jak kilka innych, operował naprzemiennie w delcie Mekongu i na rzece Sajgon.

Szlak bojowy: *Aquarium*, maj 1951 (Hiep Ho); *Grapefruits*, lipiec 1951 (Sade); *Barnabe* (Tay Ninh) i *Tourbillon VII* (kanał Tong Doc Loc), czerwiec 1952; *Grenache*, sierpień 1952 (Bandong); *Khenifra*, kwiecień 1953 (Równina Trzciny).

1 stycznia 1954 roku na *Dinassaut 10* składały się: 1 LSIL, 2 LCM i 2 LCVP.

Dinassaut 12

Sformowany nieco wcześniej niż *Dinassaut 10*, bo w styczniu 1951 roku w Tonkinie. Dowódcą jednostki mianowany został kmdr. De Kersauzon. Bazami jednostki były kolejno: Qui Cao i Ninh Giang, a potem opisywany *Dinassaut* podzielono, część rozlokowując w Hanoi, a część w Son Tay. Głównym zadaniem było intensywne patrolowanie tak zwanego Kanału „Bambusowego”, stanowiącego główną arterię komunikacji rzecznej łączącą Rzekę Czerwoną i Song Thai Binh.

Szlak bojowy: *Citon*, wrzesień 1951 (Kanał „Bambusowy”); *Antilope*, czerwiec 1952 (Hung Yen); *Lorraine*, listopad 1952 (rejon Phu To-Phu Bien); *Artois*, styczeń 1953 (Thai Binh); *Brochet* i *Mouette*, wrzesień 1953 (Rzeka Czerwona).

W kwietniu 1952 roku w skład *Dinassaut 12* wchodziły 1 LCI, 2 LCM Monitor, 2 LCM, 2 EA i 1 LCA. Zaokrętowano na pokłady Komando Piechoty Morskiej 61. 21 września 1954 roku jednostkę w całości przeniesiono do Hajfongu.

Dinassaut Haiphong (Hajfong)

Utworzony 1 lutego 1953 roku, absorbował między innymi tak zwany „Morski Patrol Hajfongu” (*Patmar*). Oficjalnie w skład *Dinassaut* jednostka weszła 25 maja 1953 roku, zdecydowanie najpóźniej ze wszystkich części tej formacji CEFEQ. Dowodzony przez por. Bardeta *Dinassaut Haiphong* dysponował 1 LSIL, 5 LCM i 3 LCVP. Był intensywnie wykorzystywany we wszystkich kampaniach w rejonie swo-

jego bazowania, przez całą drugą połowę 1953 roku i do lata 1954. Wyróżnił się w operacjach *Tarentaise*, *Delta*, *Echo* i *Claude*, pomiędzy sierpniem i wrześniem 1953.

W lipcu 1954 oddział przybrał miano *Dinassaut 3*, aby następnie 11 sierpnia opuścić Wietnam Północny i udać się do rejonu koncentracji w Tourane (Da Nang) gdzie, co ciekawe, rozformowano go dopiero prawie rok później, 1 czerwca 1955.

Element piechoty na pokładach okrętów *Dinassaut Haiphong* stanowiło Komando Piechoty Morskiej 65, 1 stycznia 1954 *Dinassaut* ten składał się z 1 LSIL, 1 LCM monitor, 3 LCM, 3 EA oraz plutonu łodzi FOM.

Flota Brunatnej Wody w początkowym okresie wojny

Mimo że, jak zorientowali się Państwo z tekstu, walki w Indochinach Francuskich trwały już wcześniej, oficjalne rozpoczęcie I Wojny Indochińskiej nastąpiło 19 grudnia 1946 roku. W pierwszym miesiącu walk Francuzi za główny cel obrali ponowne otwarcie dla komunikacji między Hanoi i Hajfong, oraz generalnie umocnienie pozycji CEFEQ na granicy z Chinami. Pierwszą operacją desantową stała się akcja wzmocnienia sił w Nam Dinh, około 80 kilometrów na południe od Hanoi (nad Rzeką Czerwoną).

200 spadochroniarzy został zrzuconych na południe od miasta, w tym samym czasie rzeką przetransportowano wzmocnioną kompanię Legii Cudzoziemskiej. Podobny scenariusz odbywał się na terenie całego Tonkinu i Annamu, póki co południowa część Indochin Francuskich, Kochinchina, wolna była od zauważalnego oporu Viet Minh. W Annamie walki toczyły się o 100 km pas wybrzeża pomiędzy Tourane (Da Nang) i Hue. Tą strefę rozszerzono następnie do około 300 km, przeprowadzając całą serię ataków oskrzydających. W jednej z nich na przykład 23. Pułk Piechoty Kolonialnej okrążył pozycję Viet Minh nad

2. Pływający transporter opancerzony LVT-4 *Alligator* (oryginalnie w j. ang. *Water Buffalo* – Bawół Wodny); waga: 16 t; załoga: 3 (możliwość transport w pełni wyekwipowanych 30 żołnierzy lub 3,5 t zaopatrzenia); długość: 7,95 m; szerokość: 3,25 m; wysokość: 2,50 m; opancerzenie: 7-12 mm; uzbrojenie: 1 x karabin maszynowy 12,7 mm; 3 x karabin maszynowy 7,5 mm; silnik: 250 KM benzynowy; prędkość maksymalna: 40 km/h na lądzie; 5,4 węzła w wodzie

Truoi River, przepływając rzekę wpław i rozbijając wroga niespodziewanym natarciem od tyłu.

FBW rozpoczęła jednak swoje działania o wiele wcześniej. Jesienią 1945 roku w rejonie Sajgonu operowała kompania „marines” francuskiego SAS, pod dowództwem kmdr. Pontachardiera. To właśnie podczas akcji tej jednostki wykryły i zniszczyły podstawy taktyki FBW. W październiku 1945 roku zdobyto Ca Tho, My Tho i Ving Long, aby potem przeprowadzić w sumie 42 (!) mini-ofensywy, oczyszczające teren z Viet Minh.

Powróćmy teraz do działań toczonych przez Francuzów na osi Hanoi-Hajfong. 21 grudnia 1946 roku przeprowadzono tam pierwszy na dużą skalę desant. Zaangażowano do niego dwa okręty LCT (z batalionem Legii Cudzoziemskiej na pokładach), dwa LCM wiozące pluton lekkich czołgów, pojedynczy LCM z pojazdami M29 Crab, pięć LCA z oddziałami inżynierijnymi do naprawy mostów i dróg oraz jeden LCS, jako wsparcie ogniowe operacji. W sumie, do 24 grudnia, dokonano pięciu desantów, opanowując teren niemal bez walki. Późniejsze raporty kontrwywiadu mówiły o pełnym zaskoczeniu Viet Minh, oczekującym Francuzów od strony lądu.

We wspomnianym Nam Dinh Francuzi mieli też za zadanie uwolnić sprzyjającą im ludność cywilną. Po początkowej wymianie ognia, otoczeni z dwóch stron przez lądujący desant i spadochroniarzy bojownicy Viet Minhu wycofali się z dużymi stratami. Akcja zakończyła się ewakuacją cywili jeszcze tego samego dnia (pierwszy kontakt z wrogiem miał miejsce o 06:20 rano, ostatnie okręty opuściły Nam Dinh około 17).

Podobną, typową dla *Dinassaut* akcję, przeprowadzono w tym samym rejonie w lutym 1948 roku. Francuski wywiad donosił o istnieniu ważnego obozu Viet Minh nad rzeką Day, około 10 km na północ od Glan Khau. Problemem był fakt, że aby dostać się do wyznaczonego dla ofensywy celu, należało prześliznąć się przez tereny kontrolowane przez wroga. Najbliższa baza *Dinassaut* znajdowała się w Nam Dinh, około 65 km od koncentracji sił wietnamskich.

Wieczorem 1 lutego 1948 *Dinassaut* złożony z 4 LCM i dwóch LCA, z odpowiednimi oddziałami piechoty mor-

skiej na pokładach, opuścił Nam Dinh i dotarł do strefy ataku następnego poranka. Natychmiast przypuszczono szturm na pozycje Viet Minh, nie napotykając jednak skoncentrowanego oporu. Po zniszczeniu wrogiego sprzętu i zaplecza obozowego, powrócono na pokłady okrętów *Dinassaut*. Noc spędzono w rejonie Gian Khau, cały czas oczekując kontrataku z lądu, bądź zasadzki na pływający konwój.

Przed wyruszeniem w dalszą drogę *Dinassaut* podzielono na dwie identyczne kolumny. Prowadzący każdą kolumnę LCA miał trzymać się swojego brzegu i wykryć ewentualne miny, które były często zainstalowane w strefie przybrzeżnej, dla zapobieżenia francuskim desantom. Wydano odpowiednie rozkazy w razie zasadzki. Jeden z dwóch LCM w każdym zespole miał w takim wypadku ruszyć natychmiast do brzegu jak najbliższej pozycji wroga i wysadzić swój oddział piechoty morskiej. LCA tymczasem otrzymały instrukcje wykonania podobnego manewru, z wykrętowaniem żołnierzy na flankach i z tyłu oddziałów Viet Minh, zaangażowanych w wymianę ognia z pododdziałami z LCM. Pozostała para LCM w tym samym czasie miała prowadzić ogień osłonowy.

Po niedługim okresie spokojnej żeglugi, nagle zaświstały w powietrzu granaty moździerzowe i *Dinassaut* dostał się pod ostrzał Viet Minh. Do tego doszedł ogień na wprost z północnego brzegu, prowadzony za pomocą działek przeciwpancernych 37 mm. Opisany powyżej plan natychmiast wprowadzono w życie. Błyskawiczny francuski kontratak doskonale zsynchronizowanego *Dinassaut* spowodował panikę w szeregach wietnamskiej partyzantki, która zostawiła na polu bitwy skrupulatnie policzonych 105 zabitych. Tymczasem na brzegu południowym napotkano bardziej zorganizowany opór, a dodatkowo awaria silnika wyłączyła z akcji jeden z LCA, który musiał być wzięty na hol przez wyznaczony do osłony ogniowej LCM. LCA zatonął z niewyjaśnionych przyczyn, natomiast LCM wysadził komandosów, którzy momentalnie opanowali niepewną sytuację. Zdobyto kilka moździerzy 60 mm i zabito kilkudziesięciu bojowników Viet Minh. Wszystko to za cenę utraconego LCA i jednego rannego żołnierza.

Z biegiem czasu francuskie i kolonialne oddziały piechoty morskiej zaczęto zastępować wietnamskimi, lokalnymi wobec Francji. Rzadko jednak udawało się przydzielić poszczególnym *Dinassaut* kontyngenty większe, niż kompania piechoty. Warto przy tym podkreślić, że Wietnamczycy w służbie trójkolorowego sztandaru sprawowali się nadzwyczaj dzielnie, tworząc solidne podwaliny pod późniejszy *Corps Marins* Republiki Wietnamu.

Dinassaut nie miały przeciwnika na wodzie, jako że taktyka Viet Minh nie przewidywała na tym etapie wojny utworzenia własnej floty, co nie oznacza że zarówno żołnierze, jak i sprzęt armii Ho Chi Minha nie były transportowane drogą wodną. W tym przypadku często dochodziło do wymiany ognia pomiędzy francuskimi patrolami rzeczными i dżonkami szmuglującymi ludzi, lub materiał dla Viet Minh. Największym potencjalnym zagrożeniem dla *Dinassaut* były zasadzki, podobne do opisanej powyżej. W takim wypadku decydowały pierwsze minuty starcia. Jeśli zakamuflowanej artylerii Viet Minh udało się trafić w któryś z okrętów francuskich, istniała możliwość kolizji w pływającym najczęściej w linii konwoju. Jeżeli natomiast salwa była daleka od sukcesu, Viet Minh nie miał praktycznie żadnych szans w walce z błyskawicznym desantem komandosów i zmasowaną kanonadą okrętów wsparcia.

Wojna na rzekach 1948-50

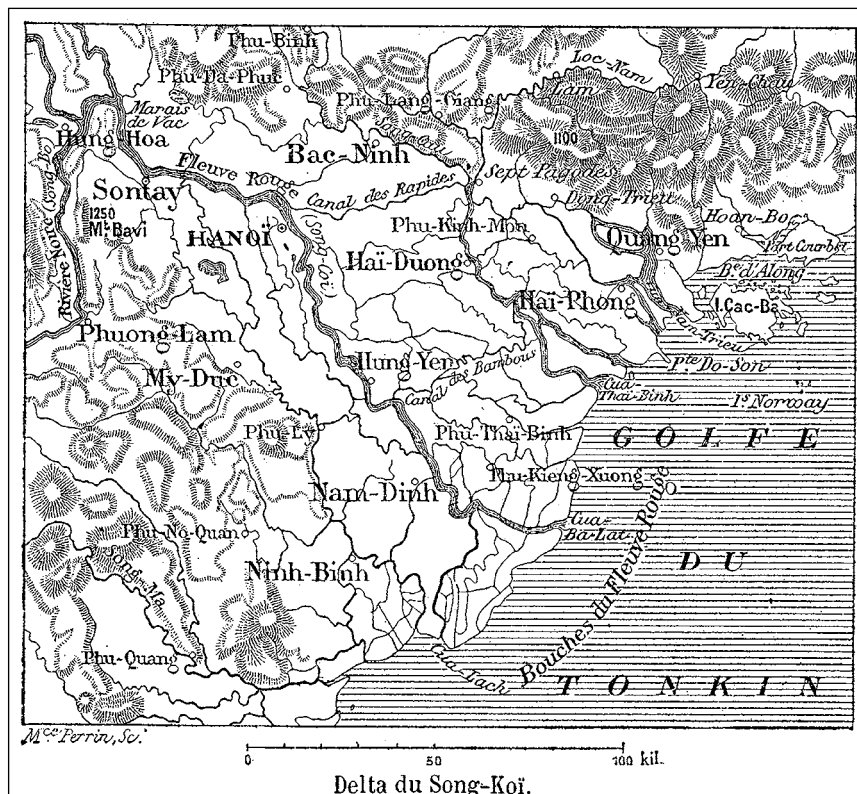
Jesień 1948 roku przyniosła wzmożoną aktywność Francuzów. W Tonkinie dokonano zmasowanej ofensywy powietrzno/morskiej, w rejonie ujścia Rzeki Czerwonej oraz okolicy Thanh Hoa. 7 listopada natomiast przeprowadzono operację „Ondine”, mającą na celu oczyszczenie z wroga zachodniej części delty Rzeki Czerwonej i pobliskich wzgórz. Dla osiągnięcia tych wytycznych w rejonie Vietri desantowano batalion spadochronowy oraz zamustrowano na pokłady *Dinassaut* dwa bataliony piechoty morskiej. Wodny element zespołu uderzeniowego miał za zadanie przemieszczenie się Rzeką Czerwoną do Son Tay i tam połączenie się ze spadochroniarzami. Akcja powiodła się w 100%. Następnie 19 listopada 1948 zaatakowano Hoa Binh, za

pomocą płynącego Rzeką Czarną *Dinassaut* i posuwającego się równolegle lądem batalionu piechoty. W grudniu stosując podobny manewr, opanowano Phu Ly, na południowym skrawku delty.

Rok 1949 przyniósł upadek chińskiego reżimu Kuomintangu. W ten sposób Viet Minh nie tylko uzyskał przyjaznego sąsiada na północy pod postacią chińskich komunistów, ale przede wszystkim zaczęły z tego kierunku płynąć nieprzebrane praktycznie zasoby broni, amunicji i zaopatrzenia wojskowego. Do tego Viet Minh mógł po drugiej stronie granicy założyć wiele obozów szkoleniowych, prowadzonych przez chińskich instruktorów. Nie miał tu większego znaczenia fakt, że broń pozyskana w tym okresie pochodziła głównie z amerykańskich zapasów (Amerykanie wspierali Republikę Chińską Czang Kaj Sze w walce z komunistami). W razie bowiem zużycia tej broni w walce, Chińczycy byli w stanie zastąpić ją dostawami z własnych fabryk, masowo produkując broń na licencji radzieckiej.

13 maja 1949, w Indochinach wyładował wysłany przez rząd francuski dla oceny strategicznej sytuacji gen. Revers, który 29 czerwca przedstawił bardzo krytyczny wobec taktyki CEFE0 raport. Wyzначzył on nowe priorytety. Po pierwsze należało skupić większy wysiłek na tworzeniu Narodowej Armii Wietnamu, w zamyśle mającej jak najszybciej przejąć ciężar prowadzenia wojny z Viet Minh od CEFE0. Następnie zamierzano przerwać linie zaopatrzenia na północy, blokując dostawy z komunistycznych Chin. Wreszcie planowano zacieśnić współpracę z USA, po świeżym podpisaniu Północnoatlantyckiego Traktatu Obronnego (North Atlantic Treaty Organisation – NATO). W ostatnich dwóch latach wojny w Indochinach (1953-54), Amerykanie dostarczyli 80% sprzętu dla CEFE0. Revers podkreślał też konieczność wycofania garnizonów z odizolowanych, mniej ważnych posterunków, dla wzmocnienia sił w dwóch newralgicznych miejscach, to jest deltach rzek Mekong i Czerwonej.

Tymczasem na południu, w czerwcu 1949, roku doszło do pierwszego użycia przez Francuzów uzbrojonych amfibii typu LVT-4 (stosowanych potem w Indochinach w co najmniej trzech



Mapa delty Rzeki Czerwonej (fr. *Fleuve Rouge*) w Tonkinie z roku 1894, zwraca uwagę skomplikowaną sieć rzeczna tego regionu Indochin Francuskich. Fot. zbiory Daniela Kowalczyka

wariantach)³. Po zlokalizowaniu zgrupowania Viet Minh o sile mniej więcej czterech batalionów, w wyznaczony rejon Równiny Trzciny skierowano kombinowany zespół uderzeniowy 4 000 żołnierzy (w tym 2 kompanie na wspomnianych LVT). Viet Minh został rozbity, tracąc 500 zabitych i 130 jeńców. Jesienią tego roku nastąpił przejściowy kryzys aprowizacyjny i zamieszanie na froncie północnym, spowodowane masową ucieczką wojsk Czang Kaj Sze, rozbitych przez chińską Armię Czerwoną. Uciekali także przez Wietnam, a do ich transportu użyto wielu okrętów i łodzi ze składu *Dinassaut*. Na ważnym dla rozwoju sytuacji polu dyplomatycznym, w styczniu 1950 roku rząd Demokratycznej Republiki Wietnamu (Viet Minh) uznały Chiny Mao Zedonga i Związek Radziecki. W odpowiedzi pro-francuski rząd Bao Daia uznały USA i Wielka Brytania, a nad Sajgonem, w ramach „wietnamizacji”, zawisły żółto-czerwone sztandary Republiki Wietnamu (potocznie zwanego Wietnamem Południowym).

W okresie grudzień 1949 - kwiecień 1950, Viet Minh zintensyfikował aktywność we wszystkich rejonach walk, od Tonkinu na północy do delty Mekongu w Kochinchinie. Liczba żoł-

nierzy CEFE0 tymczasem wzrosła do około 150 000. W czerwcu 1950 roku Korea Północna zaatakowała południe kraju, odwracając na pewien okres czasu uwagę opinii światowej od Indochin. Także chińscy komuniści jako priorytet uznali pomoc komunistycznym Koreańczykom.

Nie przeszkodziło to wcale około 20 000 kadr Viet Minh w intensywnym szkoleniu w Chinach, latem 1950 roku. Po ich powrocie taktyka Viet Minh nabrała cech dojrzałości, sprawiając Francuzom więcej kłopotu niż rok, czy dwa lata wcześniej. Wspomniana w innym miejscu klęska Francji na lądzie jesienią 1950 roku, spowodowała przybycie nowego dowódcy CEFE0. 17 grudnia 1950 roku w Indochinach wyładował generał de Lattre de Tassigny, mianowany Wodzem Naczelny Wojsk Unii Francuskiej w Indochinach.

3. Amfibia transportowa M29C Crab; waga: 2,5 t; załoga: 2 (plus 2 pasażerów, lub do 100 kg zaopatrzenia); długość: 4,88 m; szerokość: 1,71 m; wysokość: 1,35 m; opancerzenie: brak; uzbrojenie: oryginalnie brak; w Indochinach Francuzi montowali na M29C całą gamę różnego rodzaju broni, od 1-2 karabinów maszynowych 7,5 mm lub karabinów maszynowych 12,7 mm, przez moździerze 60 mm, po działa bezodrzutowe 57 mm; silnik: 65 KM benzynowy; prędkość maksymalna: 48 km/h na lądzie, 3,5 węzła w wodzie

Rzeczne szachy, Indochiny 1951-52

Żadnego z elementów formacji zbrojnych Unii Francuskiej nie brakowało na frontach walk w Wietnamie po objęciu steru przez De Lattre’a. W Tonkinie z jego rozkazu zorganizowano aż 900 wzmocnionych pozycji bojowych (!). De Lattre podkreślał na każdym kroku nowe „braterstwo broni” francusko-wietnamskie i wzrastającą rolę armii Bao Daia, lojalnej wobec Paryża.

W marcu 1951 Viet Minh postanowił uderzyć na Dong Trieu, wzdłuż delty Rzeki Czerwonej między Hanoi i wybrzeżem. Viet Minh zamierzał zwabić Francuzów w pułapkę. CEFEQ odpowiedziało masowymi bombardowaniami i skierowaniem jednego *Dinassaut* dla uwolnienia oblężonego garnizonu Dong Trieu. Po zaciętych walkach w kwietniu 1950 roku Viet Minh wycofał się. Francuzi zamierzali jednak iść za ciosem i na stałe oczyścić teren walk. Zorganizowano w tym celu dwie ofensywy, pod kryptonimami *Meduse* i *Reptile*. Nie zakończyły się one jednak znaczącym sukcesem CEFEQ, jakim byłoby niewątpliwie zniszczenie znaczących sił ludzkich i zasobów sprzętu Viet Minhu.

Kolejne duże starcie nastąpiło w Ninh Binh (wspomniałem o tym przy opisie *Commando François*, przyp. aut.). W połowie maja Viet Minh w Tonkinie postanowił uderzyć nieco poniżej Hanoi. Przeprowadzając się przez rzekę Day i wylądować w pobliżu Yen Cu Ha. *Dinassaut*, wysła-

ny przez Francuzów w roli „straży pożarnej”, spisał się znakomicie. Kiedy w nocy z 28 na 29 maja 1951 roku Viet Minh wylądował na brzegach Rzeki Dnia w wielu miejscach jednocześnie, *Commando François* udzieliło natychmiastowego wsparcia oblężonemu Ninh Binh. W trakcie wysadzania desantu okręty *Dinassaut* dostały się pod zmasowany ogień Viet Minh, prowadzony przy użyciu dział bezodrzutowych i dostarczonych przez Chińczyków granatników bazooka, zdobytych na Amerykanach w Korei. Za cenę ogromnych strat (w rannych i zabitych 75% stanu osobowego *Commando François*), utrzymano Ninh Binh. Kolejny *Dinassaut* zabezpieczył Yen Cu Ha, ostatecznie hamując ofensywę Viet Minh. Francuzi wyciągneli z bitwy wiele wniosków, na czele z przekonaniem o wzmocnieniu Viet Minh bronią, mogącą skutecznie uszkadzać i niszczyć okręty *Dinassaut*.

W czerwcu przyszła pora na rzeczny kontratak. *Dinassaut*, we współpracy z lotnictwem morskim, zniszczyły linię zaopatrzenia wroga na rzece Day, na północ od Ninh Binh. Z dniem 18 czerwca 1951 ostatecznie zażegnano zagrożenie utraty dwóch strategicznych garnizonów, Ninh Binh i Yen Cu Ha. Viet Minh wycofał się za cenę wysokich strat (1 159 zabitych, 154 wziętych do niewoli i około 300 rannych). Poległych Francuzów i ich sojuszników było 107, w tym por. de Lattre, syn dowódcy wojsk francuskich w Indochinach.

W październiku 1951 roku, de Lattre postanowił odejść od strategii trzymania się delty Rzeki Czerwonej i uderzył na położone 60 km na zachód od Hanoi miasto Hoa Binh. Dla osiągnięcia celu zaangażowano 16 batalionów piechoty, jeden *Dinassaut* oraz silne wsparcie lotnicze i artyleryjskie. Ogółem w akcji wzięło udział 15 000 żołnierzy CEFEQ. Francuzi, po opanowaniu Hoa Binh, umieścili tam znaczące siły - 5 batalionów w samym mieście, kolejne 5 na Rzece Czarnej wokół terenu akcji oraz 4 ze wsparciem pancernym do kontrolowania nadbrzeżnych arterii komunikacyjnych. W grudniu 1951 roku Viet Minh przeszedł do kontrofensywy, tym razem zakończonej sukcesem i ewakuacją CEFEQ z Hoa Binh, co nastąpiło 5 lutego 1952. Francuzi ponieśli wysokie straty w ludziach, dochodzące do 800 zabitych. Nie było już wtedy w Indochinach de Lattre’a, który po powrocie do Francji zmarł 11 stycznia 1952 na raka.

Całość operacji ewakuacyjnej z Hoa Binh ukończono 22 lutego, po przetransportowaniu także ludności cywilnej, sprzyjającej Francuzom. Pomogło w tym podręcznikowe wręcz wykonanie 5-punktowego planu, którego najważniejszym elementem było utrzymanie przeprawy na Rzece Czarnej.

Po Hoa Binh, „Flota Brunatnej Wody” skupiła się już tylko na właściwych deltach Rzeki Czerwonej na północy i Mekongu na południu kraju. Zabawa w „kotka i myszkę” trwała w najlepsze szczególnie w Tonkinie. Gdziekolwiek dochodziło do eskalacji zbrojnych działań Viet Minh, tam pojawiały się *Dinassaut* wsparte rozpoznaniem lotniczym i pojasami pływającymi M29 *Crab* oraz LVT-4 *Alligator*. Będące następstwem tego francuskiego „rozpoznania ogniem” i prób okrążenia starcia, nigdy jednak nie zaowocowały znaczącymi stratami po stronie wietnamskiej, natomiast Francuzom coraz ciężiej było uzupełnić jakiekolwiek straty w ludziach.

Kolejnym problemem była kwestionowana lojalność wobec Francji zarówno milicji sekt, jak i rozbudowywanej południowowietnamskiej Armii Narodowej, wspierającej CEFEQ. Wyznaczone do patrolowania rejonu Równiny Trzciny miejscowe oddziały pomocnicze nie przeszkadzały zbyt wiele Viet Minh w rozbudowaniu obecno-

LCI (Large) „zakotwiczony” w zasadzce, na pokładzie obsługa produkowanego we Francji lekkiego karabinu maszynowego FM 24/29, 1952 rok. Fot. ECPA





Para łodzi LCVP na patrolu w delcie Mekongu, w najbardziej na południe wysuniętej prowincji Wietnamu - Ca Mau. Rok 1953.

Fot. zbiory Gérarda Gariera

ści antyfrancuskiej partyzantki tamże. W tym samym czasie na środkowym wybrzeżu, w Annamie, Francuzi przeprowadzili między innymi operację *Toulouse*, w celu opanowania miasta Qui Nhon, bastionu Viet Minh na tamtym terenie.

W końcu roku 1952, czyli tego roku walk „na wykończenie” przeciwnika, CEFEO urosło do największych rozmiarów, 189 000 żołnierzy. W zimie 1952-53 doszło do lądowej bitwy o Na San, która zdeterminowała późniejszą taktykę Francji w Indochinach, przypieczętowując tym czasem tragiczny koniec CEFEO. O tym mogą Państwo przeczytać pod koniec artykułu.

Decydujące starcia – 4 rundy na lądzie

Nie sposób oddzielić tematu naszego artykułu od decydujących, jak się okazało, działań na lądzie, które przesądziły o ostatecznej porażce Francuzów w wojnie w Indochinach. Oczywiście brakuje nam miejsca na opis wszystkich bitew, nie będących też tematyką magazynu „Okrety Wojenne”. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że nawet w trakcie operacji lądowych, strategicznymi celami było w dalszym ciągu opanowanie terenów rzecznych okolic Hanoi na północy i delty Mekongu, na południu Indochin Francuskich. Warto zatem w telegraficznym skrócie przedstawić cztery decydujące momenty całej kampanii.

Runda pierwsza – Route Coloniale 4, październik 1950

Jesienią 1950 roku, dowództwo francuskie zdecydowało, że strategiczna RC 4 (Droga Kolonialna nr 4), stała

się pozycją nie do obrony. Zaplanowano więc wycofanie garnizonów, poprzez zorganizowanie odwrotu w kierunku południowym, zaczynając od Cao Bang. Akcje zaplanował pułkownik Charton, a główną siłą miały być początkowo trzy bataliony, w tym elitarny III Batalion 3. Pułku Piechoty Cudzoziemskiej. Giap jednak miał czas zebrać siły w trudnym dla Francuzów terenie, za wszelką cenę chcąc unicestwić wroga. Zgrupowano 36., 88., 99., 165., 174., 175., 209. i 246. pułki Viet Minh. Wspierały te siły miejscowe oddziały pomocnicze oraz artyleria. Od strony Lang San maszerowała na północ francuska kolumna licząca około 3 500 żołnierzy, głównie Marokańczyków. Prowadził ją pułkownik Lapage. 18 września RC 4 została przepolowana przez Viet Minh, po zajęciu Dong Khe (ważny węzeł komunikacyjny). Rozbito doszczętnie elementy 3. Pułku Piechoty Cudzoziemskiej. Próbowano ratować sytuację zrzucając desant w postaci 1. Pułku Spadochroniarzy Cudzoziemskiej pod That Khe. 1 października, mimo dramatycznej sytuacji, Lapage wyruszył z That Khe, zaś dwa dni później Charton opuścił okolice Cao Bang. Porzucając sprzęt ciężki, do 7 października elementy obydwu kolumn rozproszyły się w terenie, wyznaczając grupom wielkości plutonu punkt zbiórki w That Khe, gdzie w międzyczasie wylądował 3. Pułk Spadochroniarzy Piechoty Morskiej. Do 10 października, atakowani ze wszystkich stron Francuzi ostatecznie ulegli panice, spadochroniarze opuścili That Khe, ponosząc 90% straty w ludziach.

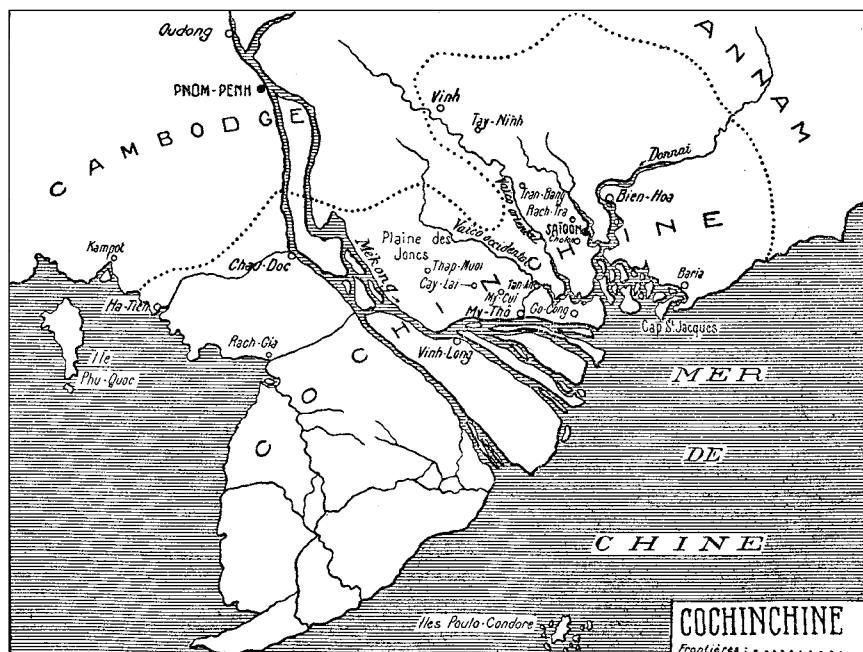
Do 18 października cała droga RC 4 weszła w posiadanie Viet Minh. Opuszczono nawet w pośpiechu miasta i garnizony znajdujące się z daleka od walk. Cały północny Tonkin przeszedł we władanie komunistów, łącząc region Viet Bac z chińską granicą. Dało to nowe możliwości wsparcia Wietnamczyków przez Chińską Republikę Ludową. Rachunek strat po stronie francuskiej był przygnębiający. Poległo około 5 000 żołnierzy. Praktycznie do nogi wybito 2 bataliony Legii Cudzoziemskiej. Doliczyć do tego trzeba 2 000 rannych, 1 300 ton sprzętu i wystarczająco porzuconej broni i amunicji, żeby Viet Minh mógł wyposażać pełnoetatową regularną dywizję piechoty.

Francuzi zaczęli w końcu poważnie traktować wroga, za cenę krwawej jatk i niepotrzebnych strat.

Runda druga – Hoa Binh, październik 1951-luty 1952

Z początkiem 1951 roku, Giap dysponował 5 kompletnymi dywizjami. Dywizje o numerach 304., 308., 312., 316. i 320. dysponowały własną artylerią i każda miała w składzie 12 pełnych batalionów piechoty. Uzbrojenie z tradycyjnych źródeł uzupełnił nowoczesny amerykański sprzęt, zdobyty na Amerykanach w Korei przez „ochotników” chińskich.

Jedyny raz w historii konfliktu Giap pospieszył się z atakiem. Do konwencjonalnych falowych szturmów na Linie Lattre’a pod Vinh Yen, wysłał w styczniu 1951 roku 308. i 312. dywizję. Po początkowych sukcesach nastąpił kontratak Francuzów. Zmasowane ataki lotnicze, w tym pierwszy raz



Kolonialna mapa Kochinchiny z roku 1934, zaznaczona granice kolonii, którą w trakcie I wojny indochińskiej Francuzi próbowali przekształcić w odrębne „marionetkowe państwo”, podległe Paryżowi. Dookoła widoczne są granice Kambodży, Laosu, Chin i Indochin. Na mapie widoczne są miasta takie jak Pnom-Penh, Vinh, Saigon, Haiphong, oraz rzeki takie jak Mekong i Tonkin. W dolnej części mapy widoczny jest napis 'COCHINCHINE'.

z użyciem napalmu, a także dostarczone drogą powietrzną wzmocnienia garnizonów, spowodowały wycofanie się w nieładzie Viet Minh. Wojsko Giapa pozostawiło około 6 000 zabitych.

Francuska kontrofensywa trwała w najlepsze. W marcu 1951 pod Mao Khe pobito 316 dywizję VM, a w kwietniu-maju aż trzy dywizje (304., 308., 320.) poniosły wielkie straty nad rzeką Day. Giap odrobił lekcję i w czerwcu, widząc niemożność zajęcia Delty Lattre'a, wycofał się w góry w celu przegrupowania sił. To z kolei spowodowało przyływ optymizmu we francuskim dowództwie. Postanowiono ponownie wypuścić się za bezpieczny kordon wokół Delty. Za cel obrano odległe od stanowisk francuskich o około 40 km Hoa Binh, porzucone rok wcześniej. Znajdował się tam węzeł komunikacyjny Drogi Kolonialnej nr 6 (RC 6).

W listopadzie 1951 roku kombinowaną akcją naziemno-powietrnodesantową zajęto Hoa-Binh, drogi wylotowe do niego prowadzące, jak i część wzgórz dominujących nad okolicą. Użyto do akcji elementów praktycznie wszystkich oddziałów Legii Cudzoziemskiej dostępnych w Indochinach. Giap szybko

skierował do boju odbudowane wojsko, w tym elementy 304., 308. i 312. dywizji. Przez 4 miesiące trwało zaciskanie pętli wokół wojsk francuskich. Ostatecznie widząc symptomy zbliżającej się klęski, dowództwo nakazało wycofanie pododdziałów Legii Cudzoziemskiej z powrotem do rejonu Delty.

W lutym 1952 operacja zakończyła się. Niewiele osób z francuskiego sztabu zwróciło uwagę na nowe elementy taktyki VM. Giap próbował fałowych ataków piechoty, wykorzystywał zamaskowane stanowiska artylerii przeciwlotniczej i rozpoznawał teren wzmocnionymi patrolami nocnymi.

Brzmi znajomo, znając historię bitwy pod Dien Bien Phu, która odbyła się zaledwie w dwa lata później...

Runda trzecia, Phu Doan & Na San - listopad 1952

W 1952 VM rozpoczął działania wzdłuż granicy laotańskiej, na tak zwanych Wzgórzach Tajskich. Giap skierował tam 3 dywizje. Nowo mianowany francuski głównodowodzący generał Salan, w październiku 1952 podjął próbę odcięcia tego zgrupowania VM od baz na północy Tonkinu. W kierunku północno-zachodnim od Delty, drogą RC 2 w stronę Phu Doan, uderzyło 30 000 Francuzów. Ofensywę określono kryptonimem „Lorraine”. Zniszczono kilka ważnych baz VM, jednak Giap wytrzymał napięcie, umiejętnie broniąc korytarza o około 150 km szerokości, ostatecznie zmuszając Francuzów do wycofania w połowie listopada. Wydawało się, że Francuzi definitywnie mogą bronić Delty, dysponując też siłami umożliwiającymi wypadki poza umocniony rejon. Ciężko było im natomiast utrzymać jakiegokolwiek tereny na dłużej.

Tymczasem w rejonie Tajskich Wzgórz, Salan utworzył zaopatrywany z powietrza obóz umocniony w Na San. Cel - szachowanie dywizji VM znajdujących się w okolicy ciąga obecnością wzmocnionej bazy elitarnych oddziałów francuskich. Załogę Na San stanowiło 10 batalionów, w tym III. Batalion 3. Pułku i III. Batalion 5. Pułku Piechoty Cudzoziemskiej.

Zawiódł Giapa wywiad. Do zdobycia bastionu w Na San, utwierdzonego w raportach szpiegów z szeregow miejscowych oddziałów pomocniczych walczących po francuskiej stronie, wyznaczył tylko 4 pułki. Wynikiem tej pospiesznej i nieprzemyślanej akcji VM była klęska, poniesiona podczas szturmów powta-

Łódź patrolowa *Vedette de Port* o numerze bocznym CG1 na patrolu w okolicy Sajgonu, 1952.

Fot. Marius Bar, zbiory Gérarda Gariera





LCG 9059 (eks U.S. Navy 111), z zamotowaną na pokładzie jedna za drugą parą przestarzałych haubic 77 mm (konstrukcji oryginalnie pochodzącej z 1896 roku). Fot. ECPA

rzanych w okresie 23 listopada - 2 grudnia 1952.

Francuzi wysunęli błędne wnioski. Zakładali od tej pory, że izolowane punkty oporu, zasilane odpowiednio z powietrza, mają szansę nie tylko utrzymać się na zapleczu wroga, ale także zadać mu ciężkie straty.

Szach, mat – Dien Bien Phu, listopad 1953 – maj 1954

W kolejnym roku jednak, politycy zasiedli do stołu rokowań i paradoksalnie najstraszniejsza i najważniejsza bitwa całej wojny indochińskiej, Dien Bien Phu, odbyła się w warunkach praktycznej rezygnacji Francji z Indochin, a cała akcja miała tylko zapewnić lepszą pozycję przy negocjacjach pokojowych. Nie dysponujemy tu miejscem wystarczającym dla dokładnego opisu tego legendarnego starcia, do którego doszło na płaskowyżu przy laotańskiej granicy. Postaram się jednak przedstawić zarys wydarzeń, które doprowadziły wieloletni krwawy konflikt do upokarzającego Francję końca.

W „ostatniej dolinie” dochodziło do niewyobrażalnych aktów heroizmu z obydwu stron. Powrócono do znanego z Europy lat 1914-1918 impasu linii frontu w okopach. Wielu weteranów II Wojny Światowej po stronie francuskiej Legii Cudzoziemskiej, głównie Niemców, znalazło grób w Dien Bien Phu. Po raz pierwszy „bosonoga” armia „kulisów” pokonała uzbrojone po zęby wojsko europejskiego mocarstwa. Dla generała Viet Minh Giapa był to triumfalny początek wspaniałej kariery, zakończonej pokonaniem największej potęgi świata – USA. Do tego jednak brakowało jeszcze dwudziestu lat

i niewyobrażalnych okrucieństw wojny totalnej.

Oddalone około 270 km od głównych baz francuskich w Deltie, na dalekim północnym zachodzie Indochin Francuskich, znajdowało się zagubione byłe japońskie lotnisko polowe w Dien Bien Phu. Odpowiednio ufortyfikowane i obsadzone, szachowałoby Viet Minh, korzystający z niekontrolowanej przez Francję granicy z Laosem, w celu przerzutu broni i sprzętu z Chin.

Podbudowani sukcesem pod Na San, generałowie francuscy rozpoczęli masowy przerzut sił do Dien Bien Phu w listopadzie 1953 roku. Do 4 elitarnych batalionów Legii Cudzoziemskiej, dołączyły 4 północno-afrykańskie i dwa wietnamskie. Wyposażono te siły w 28 ciężkich dział polowych, 10 doskonałych skądinąd czołgów M24 Chaffee oraz kilka samolotów myśliwsko-bombowych Grumman F8F „Bearcat”. Szybko jednak okazało się, że codzienne zaopatrywanie odizolowanych 10 000 żołnierzy było ponad siły rozciągniętego w przyznanych zadaniach lotnictwa francuskiego.

Wokół obozu zaciskała się śmiercionośna pętla Viet Minh. Przetransportowane na barkach ludzi i za pomocą mułów działa składano w zamaskowanych jaskiniach wokół DBP, oraz w dżungli czasem o przysłowiowy rzut granatem od francuskiej bazy. W marcu 1954 roku Giap dysponował na wzgórzach wokół DBP około 200 działami kalibru 75 mm i większego, wyborowym chińskim pułkiem przeciwlotniczym z 64 działami 37 mm i ponad 50 000 armią w składzie 304., 308., 312. i 316. dywizji. Bombardowanie francuskiej załogi rozpoczęło jed-

nak znacznie wcześniej, bo w noc sylwestrową 1953 roku.

Viet Minh pierwszą zaatakował wysuniętą pozycję nazwaną *Beatrice* (wszystkie francuskie „forty” w DBP otrzymały kody od imion rzekomych kochanek dowódcy garnizonu, pułkownika de Castries). 13 marca legioniści z III/3. Batalionu DBLE zostali tam otoczeni i tylko niewielu udało przebić się do głównych sił.

Następna w kolejce stała wysunięta na północ *Gabrielle*. Upadła już 15 marca. Przez następne 2 tygodnie VM atakował wybrane cele we francuskiej bazie, nie będąc w stanie przypuścić generalnego szturm na DBP.

Będące cały czas pod ostrzałem samoloty „Bearcat”, musiały zostać ewakuowane z lotniska polowego w środku francuskiej strefy obronnej. 27 marca ostatnia transportowa DC-3 „Dakota” odleciała zabierając rannych, pod ciągłym ostrzałem artylerii przeciwlotniczej VM. Od 30 marca do 6 kwietnia, główne uderzenia sił wietnamskich wyprowadzono w kierunku wschodnich pozycji *Eliane* i *Dominique*. Nie obyło się bez próby zdobycia północno-zachodniego przyczółka *Huguette*, oraz leżącego na południowym zachodzie *Claudine*.

Pozycje przechodziły z rak do rąk, często wielokrotnie. W połowie kwietnia nie było już zorganizowanych oddziałów francuskich w dolinie, jedynie kombinowane grupy uderzeniowe (podobne do niemieckich *Kampfgruppen* z końcowego okresu II wojny światowej).

W drugiej połowie kwietnia, pogarszająca się z powodu monsunów pogoda uniemożliwiła Francuzom jakiegokolwiek zaopatrzenie oblężonych. Przez

kilkanaście dni zapanował pat, także dlatego, że VM zanotował wielkie straty dochodzące do 8 000 zabitych i dwa razy tyle rannych.

Ostatecznie resztki francuskich gniazd oporu zwyczajnie „wykurzono” z kryjówek masowymi atakami piechoty, w pierwszym tygodniu maja. Horror obejmował między innymi „rozstrzeliwanie” prowizorycznych francuskich pozycji obronnych z dział ciężkiego kalibru, strzelających na wprost z bliskiej odległości. 7 maja 1954 roku opór w głównym obozie ostatecznie ustał. W nocy z 7 na 8 maja próba przebicia się z DBP, podjęta przez zdesperowane pozostałości oddziałów francuskich, zakończyła się kolejną daniną krwi. Jako ostatnie oddały się pododdziały III/3. REL.

Dien Bien Phu kosztowało Francję ostatecznie przegraną wojnę, 2 200 zabitych żołnierzy CEFEO, 1 700 zaginionych (prawdopodobnie zabitych), oraz około 6 500 rannych. Legia Cudzoziemska poniosła największe straty, nawet do 7 000 żołnierzy w rannych,

zaginionych i wziętych do niewoli. W ciągu kilku tygodni po bitwie, Francja zgodziła się wstępnie na warunki genewskiej konferencji pokojowej, dzielącej Wietnam na komunistyczną północ i nacjonalistyczne południe.

Memento

Niestety, ciąg dalszy historii Indochin po wycofaniu się Francuzów, nie przyniósł tak potrzebnego pokoju. Interesy uwikłanych w zimną wojnę krajów komunistycznych i świata Zachodu spowodowały kolejne 20 lat wyniszczającej wojny, miliony zabitych oraz niewyobrażalne zniszczenia.

USA, nie wyciągając wniosków z francuskiej klęski, przegrało potem w Indochinach jedyną wojnę w swej historii. Nie była to porażka, lecz upokorzenie. Jeszcze raz „bosonoga” armia udowodniła, że zdeterminowana i wyszkolona partyzantka, zmotywowana walką o własną wolność, jest w stanie przełamać doskonale wyposażoną i uzbrojoną armię mocarstwa. Prowadził siły Viet Minh ten sam Nguyen

Giap, który „wyrzucił” Francję z Indochin. ●

Wybrana bibliografia

Jim Mesko, *Riverine – a Pictorial History of the Brown Water War in Vietnam*.

Jim Mesko, *Armour in Vietnam – a Pictorial History*.

Jim Mesko, *Ground War – Vietnam vol.1 1945-1965*.

Alain Crosnier & Jean-Pierre Dubois, *Bombardiers en Pique de L'Aeronautique Navale*.

Bernard B. Fall, *Hell in a very small place – The Siege of Dien Bien Phu*.

Martin Windrow, *The Last Valley*.

Martin Window & Mike Chappell, *French Foreign Legion since 1945*.

Martin Windrow & Wayne Braby, *French Foreign Legion Paratroopers*.

Gordon L. Rottman, *Army of the Republic of Vietnam 1955-1975*.

Victor Flintham, *Air wars and aircraft – a detailed record of air combat, 1945 to present*.

Jonathan Trigg, *Hitler's Gauls*.

Michael Curtis, *Verdict on Vichy*.

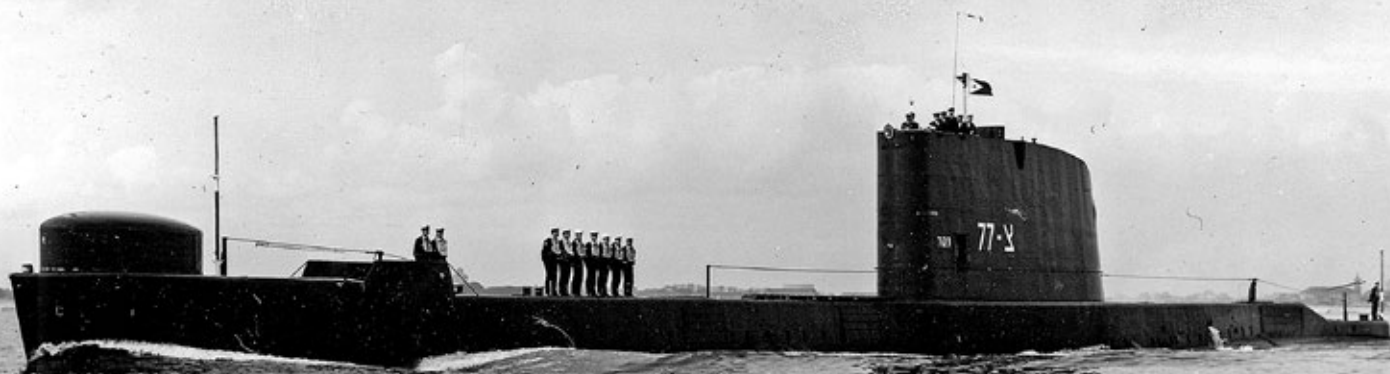
Victor Croizat, *Vietnam River Warfare 1945-1975*.

Józef Dyskant, *Ko Chang 1941*.

Bogusław Brodecki, *Dien Bien Phu 1954*.

Dwa okręty LSIL II w pełnym kodzie flagowym, sugerującym że fotografia została wykonana po zawieszeniu broni w 1954 roku, północ Wietnamu. Fot. ECPA





Izraelskie siły podwodne

Druga generacja – okręty podwodne typu „T”

Wstęp, czyli „nowe” okręty podwodne dla Izraela

Już po stosunkowo krótkim okresie służby jednostek typu „S” przydatność okrętów podwodnych przestała budzić jakiejkolwiek wątpliwości. Dla MW Izraela i całych jego sił zbrojnych posiadania tego rodzaju jednostek okazało się być celowe i potrzebne. Zarazem oczywistym stało się też, że okręty typu „S” długo już nie posłużą. Z tej przyczyny kwestia wpięć ich uzupełnienia, a potem zastąpienia innymi jednostkami stała na porządku dziennym. Wynikłym przy tym dylematem było, czy nabywać jednostki nowe, czy też już używane, a odpowiedź na to pytanie była wypadkową możliwości finansowych i dostępności okrętów podwodnych (względnie woli ich sprzedaży do Izraela przez inne państwa). Po raz drugi w stosunkowo krótkim czasie okazało się, że Wielka Brytania zarówno posiada jednostki mogące stanowić spełnienie izraelskich potrzeb i co równie ważne jest gotowa je sprzedać – były to okręty podwodne typu „T” w ich zmodernizowanej wersji. Początkowo rozmowy dotyczyły tylko dwóch jednostek, lecz w ostatecznym rozrachunku Izrael nabył trzy. Tak więc Izrael zakupił w Wielkiej Brytanii trzy okręty podwodne typu „T”. Były to *Turpin* P 354,

Totem P 352 oraz *Truncheon* P 353, które otrzymały nazwy i numery *Leviathan* 75, *Dakar* 77 oraz *Dolphin* 79¹ odpowiednio. Nim zostanie przedstawiona ich służba pod banderą z Gwiazdą Dawida godzi się wpięć pokrótce opisać same okręty.

Okręty typu „T”

Pierwszą z wymienionych na wstępie jednostek, to jest *Turpin* zbudowała stocznia w Chatham (Chatham Dockyard). Dniem położenia stępki był 24 maja 1943 r., okręt wodowano 5 sierpnia tego samego roku, a wszedł on do służby 18 grudnia 1944 r. Jego pierwszym dowódcą został Lt. J. S. Stevens. Podczas szkolenia i zgrywania załogi doszło do kolizji z innym okrętem podwodnym – *Sidon* P 259 – lecz na szczęście uszkodzenia stosunkowo szybko naprawiono w doku. Jednostka odbyła pierwszy patrol bojowy na wodach norweskich między 30 marca a 10 kwietnia 1945 r. bez kontaktu z nieprzyjacielem. Następnie, po niezbędnych przygotowaniach, okręt skierowano na Daleki Wschód. W dniu 12 czerwca 1945 okręt wyszedł z Devonport, by via Gibraltar, Malte, Kanał Sueski i Aden przepłynąć do Fremantle w Australii, gdzie zawinął w dniu 31 lipca 1945 r. Tymczasem wojna dobiegała już końca i dlatego jednostka nie

brała już udziału w działaniach bojowych, miast tego odbyła rejs wzdłuż australijskich wybrzeży odwiedzając między innymi Melbourne.

Drugą opisywaną jednostkę – *Totem* – zbudowała stocznia w Devonport (Devonport Dockyard). Położenie stępki miało miejsce 22 października 1942 r., a wodowanie i wejście do służby 28 września 1943 r. i 9 stycznia 1945 r. odpowiednio. Pierwszym dowódcą okrętu został Lt. Cdr. M.B. St. John. Po zakończeniu procesu szkolenia i zgrywania załogi jednostka odbyła w dniach 8-19 kwietnia 1945 r. patrol na wodach norweskich, przy czym nie doszło do kontaktu z wrogiem. Następnie okręt przez Gibraltar, Malte, Kanał Sueski i Aden skierowano na wody australijskie. Operując z Fremantle *Totem* wyszedł w dniu 13 sierpnia 1945 r. na patrol bojowy, lecz już po dwóch dniach został odwołany do bazy. Potem jeszcze okręt pływał wzdłuż wybrzeży Australii okazjonalnie zachodząc do portów, gdzie też był udostępniany zwiedzającym.

Trzecim okrętem był również zbudowany przez stocznię w Devonport (Devonport Dockyard) *Truncheon*. Położenie stępki, wodowanie oraz wejście do służby miała miejsce odpowiednio:

1. Nazwy te oznaczają: *Leviathan* (לֵוִיָּתָן) wieloryb, *Dakar* (דָּקָר) miecznik i *Dolphin* (דּוֹלְפִין) delfin.

5 listopada 1942 r., 22 lutego 1944 r. i 25 maja 1945 r. Pierwszym dowódcą okrętu został Lt. Cdr. R. J. Clutterbuck. Jednostka nie zakończyła jeszcze procesu szkolenia i zgrywania załogi gdy wojna dobiegła końca. Mimo końca wojny jednostkę skierowano po osiągnięciu gotowości na Daleki Wschód.

Wyszczególnione powyżej jednostki kontynuowały służbę po wojnie. Jako ciekawostkę warto odnotować, że *Turpin* uległ w 1958 r. awarii siłowni i był holowany przez *Atlantyk* – bagatela 5200 mil morskich – do Wielkiej Brytanii. Godnym odnotowania jest też, iż *Turpin* był ostatnim brytyjskim okrętem podwodnym, który opuścił Maltę w 1964 r. Prócz tego warto jeszcze wspomnieć udział *Totem* w przeglądzie koronacyjnym floty na reddie Spithead w dniu 15 czerwca 1953 r. z okazji wstąpienia na tron Królowej Elżbiety II. O ile wiadomo cała trójka wchodziła w skład 5th Submarine Division (5-tego Dywizjonu Okrętów Podwodnych) bazującego w Gosport.

Typ „T” przed modernizacją

Typ względnie klasa „T” obejmowała łącznie 55 okrętów. Jednostki zaprojektowano w latach 30-tych ubiegłego wieku celem zastąpienia kilku typów starszych okrętów podwodnych. Budowano je w kilku grupach praktycz-

nie do końca Drugiej Wojny Światowej – w rzeczy samej z końcem wojny przerwano prace przy okrętach znajdujących się w budowie i anulowano dalsze już zamówione ale jeszcze nie rozpoczęte. Jednostki określano mianem patrol submarines, to jest patrolowych okrętów podwodnych.

Podstawowe dane okrętów przedstawiały się następująco: wymiary kadłuba 84,28 m x 7,7 m x 3,89-4,45 m (dł. x szer. x zan.), wyporność nawodna około 1290 ton i ponad 1500 ton wyporność podwodna. Opisywane jednostki miały konstrukcję spawaną (wcześnie okręty typu „T” nitowaną), a ich głębokość zanurzenia maksymalnego wynosiła 107 m, przy czym za bezpieczną uważano 90 m.

Napęd okrętów składał się z silników wysokoprężnych o mocy 2500 KM do pływania nawodnego oraz silników elektrycznych o mocy 1450 KM do pływania podwodnego. Opisana siłownia pracowała na dwa wały. W położeniu nawodnym jednostki rozwijały 15,5 węzłów zaś prędkość maksymalna pod wodą wynosiła 9 w. Zasięg okrętów wynosił do 8000 mil morskich² przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów; alternatywnie podawano też autonomiczność jednostek wynoszącą 42 dni.

Zasadnicze, torpedowe uzbrojenie okrętów było silne, składało się bo-

wiem aż z 11 wyrzutni, z czego sześć dziobowych w kadłubie sztywnym, a poza kadłubem sztywnym dwie dziobowe, dwie na śródokręciu strzelające w kierunku rufy oraz pojedyncza rufowa. Jednostka ognia obejmowała siedemnaście podwodnych pocisków, bowiem dla sześciu wyrzutni dziobowych w kadłubie sztywnym istniała możliwość przeładowania, natomiast pozostałe w.t. takiej możliwości nie miały³. Uzbrojenie torpedowe uzupełniało pojedyncze działo pokładowe kal. 102 mm („czterocalówka”) oraz lekka broń małokalibrowa.

Typ „T” – nowa rola w nowej aparycji

Po zakończeniu Drugiej Wojny Światowej nastał czas konfrontacji między jej zwycięzcami, czyli tak zwana Zimna Wojna. Dla brytyjskiej floty wiązało się to z istotną reorientacją jeśli chodzi o stawiane zadania. W szczególności okręty podwodne Royal Navy miały teraz zwalczać swoje radzieckie odpowiedniki. Dla pozostałych w służbie⁴ jednostek typu „T” oznaczało to zmianę przeznaczenia z okrętów patrolo-

2. 11 000 Mm z maks. zapasem 230 t. paliwa przy powiększonych zbiornikach.

3. 17 torped = (6 + 6 dziobowe w.t. w kadłubie sztywnym) + 5 x 1 torpedy w pozostałych wyrzutniach.

4. Z pośród tych, które przetrwały wojnę w służbie pozostawiono tylko nowsze jednostki tej klasy, natomiast starsze złomowano.

Truncheon po modernizacji w porcie La Valetta na Malcie w 1956 roku. Uwagę zwraca pierwotny kształt kiosku po modernizacji, później został poszerzony w części dziobowej.
Fot. zbiory Leo Van Ginderena





Leviathan (eks Turpin) w Portsmouth, 1967 rok.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

wych na myśliwskie (ang. hunter killer) mające dosłownie polować na radzieckie okręty podwodne. Rzecz jasna taka zmiana przeznaczenia wymagała przebudowy oraz modernizacji, którą objęte zostały między innymi jednostki zakupione potem przez Izrael.

Zdemontowano działo pokładowe, wyrzutnie torped zainstalowane poza kadłubem sztywnym, jak też inne wystające elementy. Pokład, kadłub i kioski otrzymały nowe opływowe kształty zewnętrzne znacząco poprawiające charakterystyki hydrodynamiczne jednostek. Dokonano też ingerencji w konstrukcję kadłuba sztywnego poprzez dodanie „wstawki” długości 3,7 m (*Truncheon* 6,1 m) zwiększającej przedział siłowni dzięki czemu możliwe stało się zainstalowanie dwóch dodatkowych silników elektrycznych – moc napędu podwodnego wzrosła do 2900 KM – oraz czterech zespołów akumulatorów. Jednostki otrzymały też „chrapy” umożliwiające pływanie na głębokości peryskopowej z wykorzystaniem silników spalinowych. Wszystkie te zmiany spowodowały, że wyporność nawodna jednostek wzrosła do około 1500 ton, a podwodna do ok. 1700 t. Przy tym o ile prędkość nawodna zasadniczo nie zmieniła się, to bardziej opływowe kształty oraz zwiększenie mocy sil-

ników elektrycznych dało wzrost prędkości podwodnej do 15 węzłów.

Uzbrojenie okrętów składało się teraz z sześciu wyrzutni torped w części dziobowej z możliwością przeładownia, co uznano za całkowicie wystarczające, szczególnie, że dzięki nowym sensorom można je było o wiele bardziej efektywnie wykorzystać. Co się dotyczy środków obserwacji technicznej, to obejmowały one radar, którego antena (podobnie jak „chrapy”) całkowicie chowała się w kiosku gdy nie był używany oraz sonar typu 187 w charakterystycznej opływce na dziobie.

Pod banderą Izraela

Jak napisano na wstępie Izrael nabył trzy okręty podwodne typu „T”: *Turpin* P 354 przekazany w dniu 19 maja 1967 r. nazwano *Leviathan* 75, *Totem* P 352 przekazany 10 listopada 1967 r. otrzymał nazwę *Dakar* 77, a przekazany 8 stycznia 1968 r. *Truncheon* P 353 nazwano *Dolphin* 79. Wszystkie jednostki zostały gruntownie wyremontowane, przy czym *Leviathan* i *Dakar* otrzymały przy tej okazji specjalne szyby w kiosku, przy pomocy których operatorzy sił specjalnych mogli je łatwo opuszczać. Nim okręty przepłynęły do Izraela wprawdzie konieczne było przeszkolenie załóg, co miało miejsce na szkockich wodach.

Jako pierwszy do nowej ojczyzny popłynął *Leviathan*, w rzeczy samej z uwagi na pogarszającą się sytuację na Bliskim Wschodzie szkolenie jego załogi przerwano i w dniu 25 maja 1967 r. okręt, którym dowodził kmdr ppor. Zeev Almong, udał się w rejs do Izraela. Przy tym wydarzył się tragiczny wypadek gdy 27 maja, już po zapadnięciu zmroku, dwóch pracujących na pokładzie marynarzy Gershon Ben Yehuda oraz Yaacov Tamir zostało zmytych przez fale i utonęło. Morze oddało tylko ciało drugiego z wymienionych – po trzech tygodniach znaleziono je na irlandzkim wybrzeżu. Tymczasem *Leviathan* spieszył na wody ojczyste, lecz osiągnął je dopiero 12 czerwca 1967 r. zawijając tego dnia do Hajfy, ale było to zbyt późno, by okręt mógł wziąć udział w „Wojnie Sześciodniowej”.

Drugim okrętem podwodnym, który popłynął do Izraela był *Dakar*. Jednostka, którą dowodził kmdr ppor. Yakov Raanan, wyszła z Portsmouth w dniu 9 stycznia 1968 r. lecz nigdy nie dotarła do miejsca przeznaczenia ginąc wraz z całą załogą, co będzie odrębnie opisane poniżej. W tym miejscu, choć przesądów nie należy krzewić, to jednak warto wspomnieć o pewnej kwestii. Mianowicie, jak już wskazano powyżej, w brytyjskiej służbie okręt nosił nazwę *Totem* czyli totem. W rzeczy sa-

mej na przedniej ścianie kiosku jednostka nosiła totem będący darem Indian z kanadyjskiego plemienia Cowichan. Totem składa się ze stylizowanych figur niedźwiedzia, orki i wieńczącego całość Thunderbirda⁵. Jak długo okręt posiadał totem nic złego nie miało mu się przytrafić – tak przynajmniej uważali przesądni, a usunięcie totemu po przekazaniu jednostki Izraelowi wielu brytyjskich marynarzy uznało za zły omen. Kończąc już z przesadami warto tylko jeszcze odnotować, że totem z *Totem*, znajduje się obecnie w Muzeum Sił Podwodnych Królewskiej Marynarki (Royal Navy Submarine Museum) w Gosport, a *Totem* bez totemu, czyli *Dakar*, spoczywa wraz z całą załogą na dnie morza.

Ostatni do Izraela popłynął *Dolphin*, którym dowodził kmdr ppor. Israel Leshem. Jednostka wyszła w morze ledwie kilka dni po tym, jak w swój ostatni rejs wypłynął *Dakar*. W rzeczy samej *Dolphin* uczestniczył w bezowocnych poszukiwaniach zaginionego okrętu siostrzanego. Ostatecznie najnowszy izraelski okręt podwodny wszedł do Hajfy w dniu 5 lutego 1968 r. Ze względu na okoliczności zrezygnowano z uroczystego powitania. Mimo tego obecność nowego okrętu podwodnego szybko stała się znana dając niektórym krótkotrwale złudną nadzieję, że oto odnalazł się *Dakar*⁶. Niemniej pięć rodzin mogło się cieszyć, bowiem przed wypłynięciem w ostatni rejs właśnie tylu ludzi z zaginionego okrętu odkomenderowano na *Dolphin* i dzięki temu przeżyli.

Służba okrętów typu „T” w pewnym sensie przypominała służbę jednostek typu „S”. Mianowicie polegała ona na intensywnym szkoleniu jak też wykonywaniu zadań quasi-bojowych takich jak rozpoznawanie wzdłuż morskich wybrzeży państw arabskich, ku czemu też z racji możliwości skrytego działania w zanurzeniu okręty podwodne doskonale się nadawały. Nabyte jednostki nie były już w chwili zakupu nowe i nawet kilka lat aktywnej służby było dla nich dużym obciążeniem. Gdy w 1973 r. doszło do kolejnej wojny arabsko-izraelskiej ani jeden z obydwu okrętów typu „T” nie był zdolny do działań bojowych: *Leviathan* był już w takim stanie, że nie mógł się już bezpiecznie zanurzać, zaś *Dolphin* był akurat poddawany przeglądowi w doku⁷. Jeszcze tego samego,

1973 r., wycofano ze służby *Leviathan* (został potem zatopiony jako cel ćwiczebny). „Kariera” okrętu siostrzanego była niewiele dłuższa – *Dolphin* został wycofany ze służby w sierpniu 1975 r. Przez pewien czas jego kadłub wykorzystywano jeszcze w charakterze pirsu, a w 1977 r. złomowano.

Dakar zaginął

Opisawszy już pokrótce tak same okręty jak też ich służbę pod banderą brytyjską i izraelską godzi się opisać najtragiczniejsze chyba i zarazem najbardziej tajemnicze zdarzenie w historii MW Izraela, a mianowicie zaginięcie okrętu podwodnego *Dakar*.

Jak już wspomniano powyżej *Dakar*, którym dowodził kmdr ppor. Yakov Raanan, wyszedł z Portsmouth w dniu 9 stycznia 1968 r. Na pokładzie znajdowało się 69 ludzi: 11 oficerów oraz 58 podoficerów i marynarzy. Zgodnie z zawczasu przyjętą procedurą jednostka miała co 24 h podawać swoją pozycję, a co 6 h nadawać radiogram kontrolny. Rankiem 15 stycznia 1968 r. okręt zawinął do Gibraltaru, gdzie między innymi zamalowano hebrajskie napisy, a załoga miała krótki odpoczynek na lądzie, bowiem przejście przez Morze Śródziemne odbywać się miało bez zachodzenia do portów i to jeszcze w zanurzeniu z wykorzystaniem „chrap”.

Następnie jednostka kontynuował rejs regularnie nawiązując łączność. W dniu 24 stycznia 1968 r. o godz. 06:10 *Dakar* nadał radiogram w którym podawał swoją pozycję na 34°16'N i 26°26'E – była to ostatnia znana pozycja okrętu, – a krótko po północy 25 stycznia nadał ostatni radiogram w ogóle. Potem już okręt zamilkł na zawsze. Analizując nadawane przez jednostkę radiogramy dwie okoliczności zwróciły uwagę. Po pierwsze dowódca okrętu chciał zawinąć do Hajfy 28 stycznia, choć oryginalnie planowano, że osiągnie port przeznaczenia 2 lutego i ostatecznie zgodzono się, by przybył 29 stycznia, na ten dzień bowiem udało by się przygotować uroczyste powitanie jednostki. Po drugie dowódca okrętu prosił w jednym z radiogramów o listę stacji radionawigacyjnych. Dawało to podstawę do przypuszczeń, że *Dakar* mógł płynąć innym kursem aniżeli planowano, choć ostatecznie okazało się, że tak nie było.

Gdy *Dakar* w ustalonym czasie nie nadawał dalszych radiogramów początkowo sądzono, że jest to spowodowane problemami z urządzeniami łączności, następnie wielokrotnie próbowano okręt wywołać, lecz w eterze panowała cisza⁸, co nie wróżyło niczego dobrego. W związku z zaistniałą sytuacją Izraelskie okręty i statki oraz lotnictwo podęły we wschodniej części Morza Śródziemnego akcje poszukiwawczą, do której dołączyły jednostki amerykańskie, brytyjskie, greckie, tureckie i libańskie. Jednak mimo zakrojonych na szeroką skalę poszukiwań nie znaleziono jakiegokolwiek śladu zaginionego okrętu. W dniu 31 stycznia zagraniczni (nie izraelscy) uczestnicy akcji przerwali działania, a w dniu 4 lutego uczynili to również Izraelczycy. Jak już wspomniano powyżej krótkotrwale nadzieje, a potem bolesne rozczarowanie rodziną załogi *Dakar* dało zawinięcie do Hajfy w dniu 5 lutego siostrzanego *Delphin*. Oficjalnie *Dakar* został uznany za stracony w dniu 6 stycznia 1968 r., kiedy to ówczesny minister obrony żydowskiego państwa Moshe Dayan poinformował izraelski parlament o utracie okrętu wraz z całą załogą. W związku z tym ogłoszono żałobę narodową a członków załogi okrętu uznano za zmarłych zgodnie z przepisami Halachy⁹.

Zagadka na trzy dekady

Tak więc okręt został stracony i zginęli wszyscy znajdujący się na jego pokładzie ludzie. To było pewne – w rzeczy samej była to jedyna pewna rzecz, bowiem jednostka zaginęła bez śladu wobec czego nie można było stwierdzić ani gdzie, ani z jakiej przyczyny doszło do jej zatonięcia.

Na pierwszy, a zarazem przez długi czas jedyny, materialny ślad okrętu natrafiano nieco ponad rok od jego utra-

5. Thunderbird – Ptak Grzmot względnie Ptak Grzmotu - jest to mitologiczne stworzenie występujące w folklorze Indian północnoamerykańskich.

6. Nie wszystkim znany był fakt zakupu przez Izrael trzech okrętów podwodnych, bowiem początkowo informowano o zaledwie dwóch.

7. Pewną wynikłą z tego korzyścią było to, że izraelskie kutry rakietowe mogły toczyć bitwy i potyczki ze swoimi arabskimi odpowiednikami jako „czyste” starcia sił nawodnych bez udziału okrętów podwodnych i z minimalnym tylko udziałem lotnictwa (patrz też OW 100).

8. Jedynie w dniu 27 stycznia cyprijska stacja radiowa w Nikozji odebrała sygnał wysłany automatycznie przez boje ratunkową okrętu i to już było wszystko.

9. Halacha jest to praktyczna wykładnia Prawa Mojżeszowego pokazująca stosowanie go w konkretnych sytuacjach życiowych.

ty. Mianowicie w dniu 9 lutego 1969 r. arabski mieszkaniec Khan Yunis w Stefie Gazy znalazł duży pomarańczowy przedmiot, którym była jak się okazało rufowa boja ratownicza okrętu podwodnego *Dakar*. Zasadnym jest w tym miejscu wyjaśnić, że okręt posiadał dwie takie boje, po jednej na dziobie i rufie, a załoga mogła je zwołać z wnętrza okrętu. Boja miała cylindryczny kształt, pomarańczowy kolor i była połączona z okrętem liną i kablem telefonicznym. Gdyby załoga zmuszona była opuścić zanurzony okręt liną pomagała w wyjściu na powierzchnię. Natomiast gdyby załoga pozostawała wewnątrz, to boja umożliwiała z nią kontakt za pośrednictwem telefonu, w który była wyposażona. Prócz tego boja wskazywała miejsce gdzie jednostka osiadła na dnie, a dodatkowo jeszcze dzięki wyposażeniu w automatyczny nadajnik radiowy wysyłała wezwanie o pomoc, które to właśnie odebrała cyprijska stacja radiowa (vide przypis 8).

Rzecz jasna boja poddana została szczegółowym badaniom. W jej wnętrzu stwierdzono organizmy morskie występujące na głębokości około 350 m, co dało asumpt teorii, że na takiej właśnie głębokości okręt zatonął, a to z kolei oznaczało by, że nastąpiło to w znacznej odległości od marszruty, którą winna była poruszać się jednostka, tam bowiem głębokości były zdecydowanie większe. Wraz z innymi poszlakami, o których była już mowa (zapytanie o stacje radionawigacyjne), zaczęto uważać, że *Dakar* uległ zagładzie z dala od wyznaczonej dla niego trasy, co z kolei powodowało, że paradoksalnie szukano jego wraku wszędzie, tylko nie tam, gdzie zgodnie z planowanym kursem mógłby się znajdować.

Jeśli chodzi o niepewność i spekulacje co do losów jednostki, to swoje dodali też Egipcjanie. Mianowicie od czasu do czasu w egipskiej prasie pojawiały się relacje o zatopieniu izraelskiego okrętu podwodnego raz to u wybrzeży półwyspu Synaj albo też niedaleko od portu w Aleksandrii. Miała to być operacja przeprowadzona na bezpośredni rozkaz ówczesnego prezydenta Egiptu lub też przypadkowe spotkanie z podwodnym wrogiem. Jednak mimo poszukiwań, w tym z udziałem egipskich oficerów łączni-

kowych oraz sprzętu udostępnionego przez U.S. Navy niczego nie odnaleziono. Można w tym miejscu tylko dodać, że podczas obydwu wojen światowych wielokrotnie „dostrzegano peryskopy” i „topiono” okręty podwodne, których jak wykazywała późniejsza analiza nawet nie mogło być w danym rejonie. Z drugiej strony, choć brak szczegółowych informacji, to jednak wiadomo, że izraelskie okręty podwodne prowadziły działania rozpoznawcze na wodach państw arabskich, a zatem również Egiptu. Jest całkiem możliwym, że przy takiej okazji egipskie jednostki faktycznie zaatakowały izraelski okręt podwodny, lecz nawet jeśli tak było, to atak ten okazał się bezskuteczny.

Poszukiwania i odnalezienie

Tym samym los okrętu nadal pozostawał nieznany. Poszukiwania na egipskich wodach, jak też innych płytkich akwenach z dala od wytyczonej dla zaginionego okrętu trasy nie przyniosły rezultatu. Wobec tego postanowiono szukać *Dakar* na głębiach wschodniego Morza Śródziemnego. Szczególnie obiecujące wydawały się poszukiwania w rejonie Wysp Egejskich. Z wydatną amerykańską pomocą – U.S. Navy udostępniła eksperymentalną jednostkę głębokowodną *NR 1* – znaleziono nawet na dnie „coś”, co kształtem przypominało okręt podwodny. Jednak późniejsza analiza wykazała, że najprawdopodobniej była to tak ukształtowana formacja skalna, a w każdym razie nie był to *Dakar*, którego odnaleziono gdzie indziej.

Wielokrotne¹⁰ bezowocne próby odnalezienia okrętu wywoływały rozgoryczenie, a zarazem podejrzenia, że władze coś ukrywają. Przy tym sprawa zaginięcia jednostki cały czas pozostawała w Izraelu żywa. Kolejny raz spróbowano odnaleźć *Dakar* w 1999 r. W tym celu sięgnięto po usługi amerykańskiej firmy „Nauticos”, która pochwalić się mogła rozległymi koneksjami umożliwiającymi dostęp do najnowocześniejszego sprzętu i najlepszych specjalistów. Amerykanie przystąpili do pracy korzystając z dwóch wycarterowanych cyprijskich statków: *Flying Enterprise* i *Argonaut*. Na pierwszym z wymienionych zainstalowano sonar holowany AMS-60, a drugi przenosił głębokowodny bezzałogowy pojazd podwodny *REMORA 6000*.

Wraz z cywilnymi specjalistami na statkach znajdował się również zespół przedstawicieli amerykańskiej i izraelskiej floty. Założono przy tym, że poszukiwania prowadzone będą wzdłuż marszruty oryginalnie zaplanowanej dla zaginionego okrętu.

Od strony technicznej poszukiwania te prowadzono w ten sposób, że *Flying Enterprise* płynąc z niewielką prędkością holował sonar, który utrzymywano około 200 m nad poziomem morskiego dna. Wysiłki poszukujących zostały nagrodzone, gdy w dniu 24 maja 1999 r. na dnie morskim zlokalizowano obiekt mogący być wrakiem okrętu podwodnego. Jednak natychmiastowe potwierdzenie, czy istotnie tak jest, okazało się niemożliwe z powodu pogorszenia stanu morza. Dopiero gdy pozwoliły na to warunki hydro-meteo w dniu 28 maja z pokładu *Argonaut* opuszczono bezzałogowy pojazd podwodny, by za pomocą kamer dokonać wzrokowej weryfikacji znalezionej jednostki. Istotnie był to kadłub okrętu podwodnego zmodernizowanego typu „T”, lecz by mieć całkowitą pewność kuter rakietowy MW Izraela dostarczył na miejsce trzech byłych dowódców izraelskich jednostek tego typu, byli to kontradm. Raz, kmr Amir i kmr Keisari. Trójka starych podwodników zapoznała się ze znaleziskiem i zgodnie potwierdziła, że jest to izraelski okręt podwodny typu „T”, a więc *Dakar* – wreszcie, po ponad trzech dekadach od zatonięcia okrętu został znaleziony, była to niezwykle ważna wiadomość dla rodzin podwodników, izraelskiej floty i całego żydowskiego państwa.

Wrak

Dakar spoczywa na głębokości 2900 m w odległości ok. 500 km od wybrzeży Izraela niemal dokładnie na wyznaczonej marszrucie. Kadłub leży z niewielkim przechyłem praktycznie w jednym kawałku, tylko sama rufa jest urwana leżąc tuż obok reszty kadłuba, odłamany jest również kiosk. Co ciekawe implozji uległa rufowa część kadłuba, zaś dziobowa nie, co sugerować może, że samo tonięcie jednostki spowodowało nagłe za-

10. O ile wiadomo bezskutecznych prób, by znaleźć *Dakar* było łącznie 25.

lanie części dziobowej i skutkiem tego utrata pływalności. Okręt szedł na dno z wciąż szczelną rufą, która została dopiero zgnieciona po przekroczeniu głębokości krytycznej – co przeżywali znajdujący się tam ludzie lepiej nawet nie myśleć – przy tej okazji zwolniona została rufowa boja ratunkowa, jej transmisję odebrano na Cyprze, a znaleziono ją rok później na brzegu w Strefie Gazy.

Tak więc po wielu latach i licznych próbach *Dakar* został wreszcie odnaleziony. Jednak ten fakt nie dawał jeszcze odpowiedzi jak doszło do samej utraty okrętu, czyli co spowodowało jego zatonięcie. Zasadniczo rysują się trzy możliwości.

Pierwsza jest taka, że nastąpiła nagle utrata trymu, miał miejsce jakiś błąd załogi, do wnętrza niespodziewanie wdarła się woda – w każdym razie jakiś czynnik spowodował, że jednostka naraz „dała nura” przez dziób, a sytuacji nie dało się opanować. Niestety wobec śmierci wszystkich osób znajdujących się na pokładzie nie jest możliwym stwierdzić z całą pewnością co działo się bezpośrednio przed zatonięciem okrętu, a więc czy jakieś leżące po stronie samej jednostki lub jej załogi przyczyny spowodowały, że *Dakar* uległ zagładzie.

Druga, a zarazem pierwsza „zewnątrzna”, możliwość jest taka, że



Dwie fotografie wraku. Na górnej widoczna osłona sonaru a na dolnej zejściówka kiosku. Fot. zbiory Erica Wertheim'a



w okręt uderzył statek handlowy. Jak wiadomo *Dakar* szedł na głębokości peryskopowej korzystając z „chrap”, tym samym był tuż pod powierzchnią wody ale zarazem praktycznie niewidoczny. Nawet przy starannym pełnieniu wacht raczej nie zostałby dostrzeżony, a sama kolizja, szczególnie jeśli sprawcą byłaby duża jednostka, nawet nie zostałaby specjalnie na pokładzie statku odczuta. Ewentualne uszkodzenia hipotetycznego statku – sprawcy mogły ograniczyć się do pogiętych blach poszycia i zdarłej farby, znowuż nic takiego, co nie mogłoby powstać podczas normalnej eksploatacji jednostki (uderzenia czy otarcia o nadbrzeża portowe itp.). Rzecz jasna dla zanurzonego okrętu podwodnego kolizja powodująca nagle i gwałtowne wdarcie się wody oznaczała katastrofę praktycznie bez możliwości ratunku.

Wreszcie trzecia (druga „zewnątrzna”) możliwość to zatopienie izraelskiej jednostki, przykładowo przez śledzący jej ruchy radziecki okręt podwodny. Jest to opcja bardzo atrakcyjna, lecz zarazem brak na nią jakichkolwiek dowodów, a jedyną poszlaką jest ówczesna (mowa o 1968 r.) sytuacja międzynarodowa. W szczególności brak na dostępnych fotografiach wraku śladów eksplozji, trafienia torpedy czy ewentualnie innych oznak, że *Dakar* został porażony jakąś bronią. Niewątpliwie są to okoliczności znacząco zmniejszające prawdopodobieństwo tej hipotezy.

Kończąc ten wątek zauważyć można, iż jest całkiem prawdopodobnym, że nie ujawniono wszystkiego, co jest wiadome na temat przyczyn utraty okrętu. Warto odnotować, że gdy ogłoszono wiadomość o odnalezieniu okrętu podwodnego *Dakar*, to brat jednego z oficerów pechowej jednostki, a zarazem były dowódca MW Izraela adm. Michael Barkai popełnił samobójstwo (zastrzelił się). Czy miało to coś wspólnego z „brudnymi” tajemnicami mogącymi dotyczyć okrętu – nie da się tego wykluczyć, lecz zarazem odnotować należy, iż adm. Barkai cierpiał na chorobę nowotworową, którą zdiagnozowano u niego w 1995 r. i brak perspektyw powrotu do zdrowia mógł równie dobrze być powodem odebrania sobie życia¹¹.

Upamiętnienie

Powiedzieć można, że w pewnym sensie ludzie żyją tak długo, jak długo zachowuje się o nich pamięć. W większości miast i miejscowości Izraela *Dakar* i jego załoga są upamiętnieni ulicą, placem szkołą, parkiem lub w inny podobny sposób. Najważniejszy pomnik znajduje się na cmentarzu Har ha-Zikaron (pol. góra pamięci) niedaleko Jerozolimy, jego twórcą jest architekt David Brutzkus. Natomiast na samym wraku umieszczono plakietkę z angielskim napisem: „The men of INS DAKAR, never forgotten” – pol.: ludzie (w sensie załoga) okrętu izraelskiej marynarki *Dakar*, nigdy nie (zostaną) zapomniani.

Sam wrak okrętu, który opisano powyżej, oraz doczesne szczątki załogi na zawsze chyba pozostaną na dnie morza, bowiem ich wydobyć uznano za zbyt kosztowne i niepraktyczne. Niemniej duży fragment kiosku wraz z pomostem i prowadzącą nań schodnią został z morskiego dna wydobyty, a następnie ustawiony na terenie Muzeum Marynarki w Hajfie. Tamże znajduje się również wielokrotnie już wspominana boja ratunkowa okrętu.

Zakończenie

Tym właściwie zakończyć można opowieść o izraelskich okrętach podwodnych typu „T” i tajemniczej utracie jednego z nich. Dodać tylko warto, że nawet tragiczna utrata jednego z okrętów nie zahamowała dalszej rozbudowy izraelskich sił podwodnych, choć miała też swój wpływ – o ile nazwy wycofanych jednostek „dziedziczone” są przez nowe, to żaden kolejny izraelski okręt podwodny nie otrzymał już nazwy *Dakar*. ●

Bibliografia

- Cocker M., *Royal Navy submarines 1901 to the present*, London 1982.
 Mommsen Klaus, *60 Jahre Israelische Marine*, Bernard & Graefe 2009.
 Materiały ze zbiorów redakcji OW i autora.

11. Jest też całkiem możliwe, że adm. Barkai uznał, że skoro dowiedział się już gdzie spoczywa jego brat, to sam może zakończyć życie nie czekając aż uczyni to bezlitosna choroba – są to jednak tylko spekulacje. Niestety prawdziwe powody swego czynu i ich ewentualny związek z jakimiś tajemnicami dotyczącymi *Dakar* izraelski admirał na zawsze zabrał do grobu.



Deutsche Marine. Flota Zjednoczonych Niemiec

Umowa poczdamska przewidywała całkowitą demilitaryzację pokonanych w II wojnie światowej Niemiec. Jednak jej przestrzeganie okazało się fikcją. Już bowiem w 1948 roku Związek Radziecki utworzył we własnej strefie okupacyjnej pierwsze oddziały tzw. Skoszarowanej Policji Ludowej (Kasernierte Volkspolizei). U progu wojny koreańskiej osiągnęły one liczebność 100 000 oficerów i żołnierzy, obejmując także siły morskie (Volkspolizei-See)¹. W odpowiedzi na terenie państwa zachodniego przystąpiono do rozbudowy federalnej straży granicznej (Bundesgrenzschutz) stanowiących załóżek sił zbrojnych RFN. Przystąpienie Bonn do tzw. układów paryskich w 1955 roku otworzyło drogę do pełnej remilitaryzacji państwa zachodnioniemieckiego, a konsekwencją takiego rozwoju sytuacji było utworzenie Układu Warszawskiego przez ZSRR i jego satelitów wschodnioeuropejskich i pełna remilitaryzacja NRD w marcu 1956 roku².

Siły zbrojne obu państw niemieckich posiadały w swym składzie własne floty. W RFN marynarka wojenna przyjęła (nieoficjalnie) nazwę Bundesmarine, w NRD początkowo określano ją suchą nazwą urzędową „Sił Morskich

Narodowej Armii Ludowej NRD” (Seestreitkräfte der NVA der DDR), by w 1960 roku wprowadzić nową nazwę „Volksmarine” (Marynarka Ludowa) nawiązując do tradycji zrewoltowanych marynarzy cesarskiej floty z 1918 roku. Władze państwa wschodnioniemieckiego miały bardzo duże ambicje dotyczące rozbudowy sił morskich NRD. Przewidywano m.in. wcielenie do służby 4 niszczycieli i kilkunastu okrętów podwodnych. Ostatecznie jednak Volksmarine do końca swego istnienia pozostała flotą obrony wybrzeża. Dopiero na przełomie lat 70. i 80. minionego stulecia jej skład zasiłyły pierwsze pełnomorskie jednostki – mianowicie radzieckie fregaty typu „Koni” w liczbie trzech okrętów. Floty podwodnej Volksmarine nigdy się nie doczekała. Na wypadek konfliktu między Układem Warszawskim a NATO flota NRD miała zabezpieczać własne wybrzeże i wspierać (w ograniczonym zakresie) radzieckie i polskie działania na Półwyspie Jutlandzkim. Dowódcy radzieccy nie mieli – jak się wydaje – pełnego zaufania do Volksmarine gdyby jej członkowie musieli walczyć z pobratymcami spod zachodnioniemieckiej bandery³.

Wspomniane wyżej układy paryskiej ograniczały jakościowo rozbudowę Bundesmarine. Marynarka RFN nie mogła posiadać okrętów o wyporności większej niż 3000 t standard. Oznaczało to, że flota zachodnioniemiecka ograniczona została do okrętów wielkości co najwyżej niszczyciela. Okręty podwodne RFN wolno było posiadać, ale ich wyporność maksymalna sięgać mogła 300 t w położeniu nawodnym, co pozwalało na budowę jednostek o wyłącznym przybrzeżnym charakterze.

Ograniczenia te nie przeszkodziły Republice Federalnej w budowie dość silnej marynarki wojennej.

Posiadała ona u progu lat 70. liczną flotyllę niszczycieli złożoną z klasycznych niszczycieli typu „Hamburg” rodzimej budowy, wspartej 3 nowszymi jednostkami typu „Lütjens” będącymi zaadaptowanymi dla potrzeb Bundesmarine niszczycielami raketowymi amerykańskiej budowy „Charles F.

1. T. Diederich, R. Wenzke, *Die getarnte Armee. Geschichte der Kasernierte Volkspolizei der DDR 1952-1956*. Berlin 2003, s. 13-64.

2. F. Umbach, *Das rote Bündnis. Entwicklung und Zerfall des Warschauer Paktes 1955-1991*. Berlin 2005, s. 14 i n.

3. F. Minow, *Die NVA und Volksmarine in den Vereinigten Streitkräften. Geheimnisse der Warschauer Vertragsorganisation*. Berlin 2011, s. 354 i n.



Niszczyciel rakietowy *Mölders*, weteran zachodnioniemieckiej Bundesmarine, w ujęciu z 12 czerwca 1998 roku.

Fot. © Reinhard Kramer

Adams”. Uzupełniały je liczne mniejsze jednostki jak ścigacze torpedowe (później rakietowe), trałowce oraz okręty podwodne. Gdy na przełomie lat 70. i 80. minionego stulecia Szwecja zrezygnowała z posiadania floty pełnomorskiej, Bundesmarine stała się drugą po Flocie Bałtyckiej ZSRR siłą morską na Bałtyku⁴.

Przez większość okresu lat 1955–1989 okręty przynależne do flot obu państw niemieckich podczas spotkań na otwartym morzu traktowały się wrogo. Aż do początku lat 70. minionego wieku nie oddawały sobie wzajemnie honorów wojskowych, dochodziło też do różnego rodzaju prowokacji, w większości wypadków

prokurowanych przez stronę zachodnioniemiecką. Dopiero upadek muru berlińskiego, 9 listopada 1989 roku przyniósł zdecydowany przełom we wzajemnym postrzeganiu⁵.

4. J. B. Sander-Nagashima, *Die Bundesmarine 1950-1972. Konzeption und Aufbau*. München 2006, s. 383 i n.

5. I. Pfeiffer, *Gegner wieder Willen. Konfrontation von Volksmarine und Bundesmarine auf See*. Berlin 2012, s. 106.

Kuter (ścigacz) rakietowy *Dommel* typu „Tiger”, 9 czerwca 1998 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena



Zmiany polityczne z nim związane miały wpływ na rolę Volksmarine w ostatnich miesiącach istnienia NRD. Oto bowiem w nowym reformatorskim rządzie premiera Modrowa powołanym po upadku Ericha Honckera nowym ministrem obrony mianowany został dowódca Volksmarine wiceadmiral Theodor Hoffmann. Było to dużą niespodzianką, w Narodowej Armii Ludowej było wielu generałów wyższych rangą i starszeństwem. Jednak nominacja Theodora Hoffmanna, który wraz z nominacją ministerialną otrzymał awans do stopnia pełnego admirała w świetle zachodzących zmian trudno byłoby uznać za całkowite zaskoczenie. Oficerowie floty wschodnioniemieckiej z racji wizyt kurtuazyjnych w obcych portach, także państw zachodnich mieli szersze horyzonty, większość z nich oprócz rosyjskiego władała biegle także językiem angielskim. Admirał Hoffmann utrzymujący na wybrzeżu dość bliskie kontakty z ludnością cywilną, angażujący swych oficerów i marynarzy do działań na rzecz lokalnych społeczności wokół garnizonów Volksmarine, był postacią znaną i darzoną szacunkiem. W pierwszych dniach urzędowania w Berlinie nalegano na niego, by przeszedł do korpusu generałów wojsk lądowych, co zdecydowanie odmówił mając w tym względzie poparcie pre-

Jednostki Volksmarine w bazie Peende-Nord 10 października 1991 roku. Na pierwszym planie kutry rakietowe typu „Osa-I”, za nimi trałow-
ce typu „Kondor-II”.

mera Modrowa, którego ojciec był oficerem marynarki handlowej. Następca Hoffmanna na stanowisku dowódcy Volksmarine został zaledwie 45 letni wiceadmiral Hendrik Born⁶.

Nowy minister i nominowani przez niego dowódcy rodzajów sił zbrojnych NVA opowiedzieli się całkowicie za reformatorskim kursem nowych władz. Dzięki energii admirała Hoffmanna NVA nie uległa groźnej dla zmian w NRD dekompozycji zachowując jedność organizacyjną i zdolność bojową. Miało to znaczenie albowiem w kręgach partyjnego betonu skupionego wokół szefa STASI nie brakowało głosów za rozwiązaniem siłowym mającym przywrócić z powrotem nieograniczoną dyktaturę SED. Admirał Hoffmann zagroził wręcz, że Narodowa Armia Ludowa przeciwstawi się siłą tego rodzaju próbom⁷.

Postawa ta znalazła uznanie w oczach pierwszego, demokratycznie wybranego w marcu 1990 roku rządu NRD. Nowym ministrem obrony został działacz demokratycznej opozycji Reiner Eppelmann, natomiast admirał Hoffmann objął nowo utworzoną funkcję dowódcy NVA. Zarówno on jak i jego współpracownicy robili wszystko, by NVA przetrwała coraz bliższą perspektywę zjednoczenia obu państw niemieckich lub przynajmniej by jej kadry zostały zostały w przeważającej mierze

przejęte przez Bundeswehre. Admirał Hoffmann nie szczędził trudu i energii, by udowodnić, że także w nowych realiach powinno znaleźć się na służbę dla jego podkomendnych.

Gdy istniały jeszcze perspektywy przetrwania Układu Warszawskiego Hoffmann popierał generała Floriana Siwickiego w jego propozycjach przebudowy struktury dowodzenia sojuszu. Późną wiosną 1990 roku zaproponował utworzenie wspólnej brygady złożonej z żołnierzy NVA i Wojska Polskiego na wzór takiego samego związku taktycznego francusko-zachodnioniemieckiego. Wiceadmiral Born, dowódca Volksmarine przygotował nawet pisemnie projekt utworzenia wspólnego dywizjonu trałowców. Plan ten zyskał ponadto pełną aprobatę ministra Eppelmann.

Jednak zarówno minister Siwicki jak i prezydent RP gen. Wojciech Jaruzelski byli sceptyczni wobec tych planów. I nie chodziło tu bynajmniej o jakiekolwiek antyniemieckie uprzedzenia. Polski prezydent – wedle oceny Hoffmanna, był pewien, że w ponownie zjednoczonych Niemczech dla NVA miejsca nie będzie⁸.

Polski prezydent nie mylił się. Ponieważ ponowne zjednoczenie oznaczało

6. *Volksmarine der DDR...*, s. 258 i n.

7. I. Pfeiffer, *Gegner wieder Willen...*, s. 50

8. T. Hoffmann, *Das Letzte Kommando. Ein Minister erinnert sich*. Berlin-Bonn-Herford 1993, s. 249-250



Fot. © Hartmut Ehlers



Holownik *Wustrow* (eks *Zander*) był jedną z nielicznych jednostek Volksmarine, które zasiliły Deutsche Marine.
Fot. © Reinhard Kramer

de facto wchłonięcie NRD przez RFN, dla instytucji wschodnioniemieckich (w tym NVA) nie było miejsca w zjednoczonych Niemczech.

Dowódca Volksmarine wiceadmirał Born ostatecznie przekonał się o tym podczas pierwszej wizyty w RFN, gdy 10 lipca 1990 roku gościł na pokładzie flagowca Bundesmarine – niszczyciela *Lütjens* w kilońskim porcie. Podejmujący gościa inspektor Bundesmarine wiceadmirał Hans Joachim Mann dał

wyrażnie do zrozumienia, że w szeregach Bundeswehry znajdzie się miejsce dla co najwyżej kilku tysięcy żołnierzy zawodowych NVA i to głównie służb tyłowych (lekarze, zbrojmistrze itp.). Dla Hoffmanna oraz pozostałych oficerów (pomijając tych, którzy nie wyobrażali sobie służby w Bundeswehrze) był to szok i olbrzymie rozczarowanie. Pojawiły się nawet desperackie propozycje wyjścia w morze i samozatopienia okrętów spod bandery NRD⁹.

Pozostaje zasługą admirałów Hoffmanna oraz Borna, że do jakichkolwiek dramatycznych ekscesów w ostatnich dniach istnienia NRD w Volksmarine nie doszło. 2 października 1990 r. na okrętach wschodnioniemieckiej floty po raz ostatni opuszczono bandery wojenne NRD. Następnego dnia uroczście podniesiono na nich bandery Bundesmarine. W szeregi marynarki zjednoczonych Niemiec przyjęto ponad połowę stanu dawnej Volksmarine (8000 marynarzy) i bardzo ograniczoną liczbę oficerów marynarki byłej NRD. Rozważano dalszą służbę jej byłego dowódcy wiceadmirała Hendrika Borna, który jednak ostatecznie został cywilnym doradcą w nowo utworzonym dowództwie Marinekommando-Ost z siedzibą w Rostocku. Podlegały mu okręty i jednostki

nadbrzeżne dawnej Volksmarine, które pozostawiono w służbie. W linii pozostawiono 2 fregaty typu „Koni” (*Halle* i *Rostock*) 2 korwety (po jednej typu „Sassnitz” i „Tarantul”), 5 ścigaczy okrętów podwodnych oraz 6 trałowców, a także 17 okrętów pomocniczych. Ponadto dowództwu temu podlegały pułk ochrony wybrzeża oraz pułk artylerii rakietowej i jednostki logistyczne.

⁹ J. B.Sander – Nagashima, *Die Bundesmarine...*, s. 472 i n.

Fregata *Rostock* typu „Koni” w Portsmouth, 16 czerwca 1997 roku. W późniejszym okresie została zatopiona jako okręt-cel w Zatoce Biskajskiej.
Fot. zbiory Leo Van Ginderena



Dowódcą tego zgrupowania został admirał flotylli (Flotillenadmiral – najniższy stopień admirałski w Bundesmarinie) Otto Heinrich Ciliax¹⁰.

Okręty wojenne zostały sukcesywnie wycofane ze służby w latach 1991-1992. Po tym roku z dawnej Volksmarine pozostały już tylko jednostki pomocnicze. Niektóre z nich przetrwały do początku XXI wieku.

Jakkolwiek konieczność ograniczenia liczebności sił zbrojnych RFN po zjednoczeniu wynikała z układu otwierającego państwową jedność Niemiec (tzw 2+4 – RFN i NRD z mocarstwami odpowiedzialnymi za Niemcy jako całość – ZSRR, USA, Wielka Brytania i Francja), to jednak pozostaje kwestią sporną czy dość szybkie wycofanie fregat typu „Koni” oraz korwet typu „Sassnitz”, okrętów (zwłaszcza gdy idzie o korwety) nowoczesnych, o doskonałych parametrach było racjonalnym posunięciem. Większość sprawnych okrętów sprzedano Indonezji oraz Wietnamowi¹¹. Personel dawnej Volksmarine zarówno wojskowy jak i cywilny był sukcesywnie zwalniany ze służby. Obecnie w służbie Deutsche Marine pozostaje już tylko kilku danych oficerów Volksmarine. Żaden z nich nie doczekał się - jak dotychczas admirałskiego awansu. Jednym z nielicznych, którzy w marynarce zjednoczonych Niemiec doszli do odpowiedzialnych stanowisk pozostaje na dzień dzisiejszy komandor (niem. Kapitän zur See) Eckardt Menzel, obecnie

szeff sztabu flotylli fregat w Wilhelmshaven, który w latach 2004-2005 dowodził fregatą *Mecklenburg-Vorpommern* w czasie jej służby na wodach Morza Czerwonego oraz w antypirackich działaniach przy wodach tzw. rogu Afryki¹².

Należy zwrócić uwagę, że w bońskim ministerstwie obrony bezpośrednio po zjednoczeniu Niemiec panowała dezorientacja o dalszego rozwoju sił zbrojnych. Początkowo planowano znaczne redukcje zarówno w składzie osobowym jak i uzbrojeniu całej Bundeswehry. Pilnie potrzebne były znaczne środki finansowe na szczeblu federalnym wspierające gospodarkę pięciu „nowych krajów związkowych”, czyli dawną NRD. Ponadto wraz z rozpadem Układu Warszawskiego i samego ZSRR wielu niemieckich polityków wierzyło w utopijną wizję amerykańskiego futurologa Francis Fukuyamy o „końcu historii”. Część politycznego spektrum w RFN (głównie socjaldemokraci oraz Zieloni a także postkomunistyczna lewica) domagała się radykalnych ograniczeń wydatków na zbrojenia, a skrajne głosy wzywały nawet do częściowej likwidacji niemieckich sił zbrojnych. Rząd federalny kanclerza Helmuta Kohla odmówił sojusznikom z NATO militarnego zaangażowania podczas wojny z Irakiem jakkolwiek prowadzono ją z mandatu ONZ, a USA proponowały zaangażowanie okrętów Bundesmarine wyłącznie w służbie eskortowej czy logistycznej.¹³

Sytuację zmienił dopiero wybuch wojny na Bałkanach na obszarze rozpadającej się federacji jugosłowiańskiej. W wyniku rozwoju sytuacji wokół dawnej Jugosławii na kraje powstałe w wyniku rozpadu federacji, a pozostające z sobą w konflikcie zbrojnym nałożono sankcje. W celu ich przestrzegania siły morskie paktu północnoatlantyckiego rozpoczęły operację „Sharp Guard”, która miała zapewnić skuteczną blokadę morską wybrzeża chorwackiego i czarnogórskiego uniemożliwiając przemyt broni i innych materiałów wojennych dla państw objętych konfliktem. W działaniach tych uczestniczyły m.in. niszczyciele rakietowe *Lütjens*, *Mölders* i *Rommel*, a także okręt tej samej klasy starszego typu, mianowicie *Bayern*¹⁴.

Rok 1995 zakończył ostatecznie konsolidację floty niemieckiej po ponownym zjednoczeniu kraju. Tej daty poczynając zaczęto oficjalnie używać nazwy „Deutsche Marine” (pol. Niemiecka Marynarka) jako oficjalnej na-

10. M. Kämpf, 9 November 1990 (w:) „Marineforum” 2009 r. nr. 11, s. 34 i n. Admirał flotylli Otto Heinrich Ciliax jest synem admirała Otto Ciliaxa, który w czasie II wojny światowej wstąpił się jako dowódca niemieckiego zespołu złożonego z 2 krążowników liniowych i 1 ciężkiego, który przedarł się do Niemiec z Brestu przez kanał La Manche w lutym 1942 roku.

11. „Marineforum” 1993 nr 10, s. 362-363.

12. „Badische Zeitung” z 23 stycznia 2016 r.

13. U. von Krause, *Die Bundeswehr als Instrument der deutschen Außenpolitik*. Wiesbaden 2013, s. 180-200.

14. G. Hoch, *Die Flotte im neuen Einsatzspektrum 1994 bis 2002*. (w:) Deutsche Marinen im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit. Hrsg W. Rahn, München 2005, s. 675.

Kuter rakietowy *Hyäne* typu „Gepard”, 4 maja 2010 roku.

Fot. zbioru Leo Van Ginderena



zwy sił morskich RFN. Termin Bundesmarine (nota bene nieoficjalny) używany jest tylko w kontekście historycznym w odniesieniu do lat 1955-1989/95. Zmiany w sytuacji międzynarodowej zarówno na kontynencie europejskim jak i poza nim wymusiły przemodelowanie roli i miejsca Bundeswehry w polityce obronnej Republiki Federalnej Niemiec. Do historii bowiem musiała przejść opracowana jeszcze w 1986 roku strategia użycia Bundesmarine w hipotetycznym konflikcie europejskim zakładającym wybuch wojny między NATO a Układem Warszawskim. Po 1990 roku taki scenariusz przestał być aktualny. Flota Bałtycka dogorywającego Związku Radzieckiego uległa redukcji. Jej większe okręty o typowo oceanicznym charakterze przesunięto do Floty Północnej. W tej sytuacji już w 1991 roku ówczesny inspektor marynarki wiceadmirał Hans-Joachim Mann opracował zarys programu „Marine 2005” dostosowujący flotę zjednoczonych Niemiec do nowych realiów polityczno-strategicznych.

Przewidywał on redukcję Deutsche Marine niemal o połowę oraz budowę nowych okrętów o bardziej uniwersalnym charakterze. Pozostaje zasługą admirała Manna fakt, że dość dobrze przewidział charakter zagrożeń w przyszłości, wychodząc z założenia, że Deutsche Marine będzie angażowana w walce przeciw piractwu i innym

zagrożeniom o asymetrycznym charakterze¹⁵.

Plan ten został najpierw przedłożony ówczesnemu generalnemu inspektorowi Bundeswehry. Był nim – podówczas – paradoksalnie reprezentant marynarki admirał Dieter Wellershoff. Po uważnej lekturze memoriału swego kolegi i podkomendnego wiceadmirała Manna, napisał w raporcie odrębną uwagę, że na taki program, a zwłaszcza na budowę nowych okrętów brak jest środków finansowych. Kolejnym paradoksem było to, że ówczesny federalny minister obrony Gerhard Stoltenberg uznał program przedstawiony przez admirała Manna za realny i godny realizacji. Jak się okazało z tej trójki rację miał generalny inspektor admirał Dieter Wellershoff, który przewidział trudności finansowe przy realizacji tego ambitnego programu¹⁶. Komisja ds. Obrony Bundestagu wyrażając ogólną zgodę na przebudowę Deutsche Marine wedle koncepcji wiceadmirała Manna, zastrzegła, że jego realizacja uzależniona będzie od stanu finansów na poziomie federacji, ponadto deputowani mocno nalegali na to, by nowo budowane okręty miały na tyle na ile to możliwe uniwersalny charakter, zwłaszcza by można było na nich montować i demontować całe systemy uzbrojenia, dzięki czemu np. okręty wielkości korwety mogły służyć zamiennie jako jednostki o wzmocnionym potencjale przeciwniczym bądź np. przeciw-

podwodnym. Tego rodzaju wymienność określona została jako typ MEKO (niem. *Mehrzweck Kombination* – pl. kombinacja uniwersalna) i stanowił pomysł inżynierów i techników grupy Thyssen-Krupp Marine System stoczni Blohm & Voss z Hamburga. Został on opracowany w latach 70. minionego stulecia początkowo z myślą o marynarkach krajów III świata, których nie stać ani na zakup ani na utrzymanie okrętów o wyspecjalizowanych systemach uzbrojenia. Prototypowym okrętem modułowym opracowanym wedle systemu MEKO była korweta dla nigeryjskiej floty *Aradu*, a następnie argentyńskie fregaty typu „Almirante Brown”, które w marynarce argentyńskiej (Armada Republica Argentina) kwalifikowane są nawet jako niszczyciele. Dobre doświadczenia w eksploatacji tych okrętów skłoniły marynarki krajów NATO do zamówienia podobnych okrętów przez Grecję (typ MEKO 200 HN), Portugalię (typ MEKO 200 PN) oraz Turcję (typ 200 TN). Skłoniło to dowództwo Deutsche Marine ku sięgnięciu po te sprawdzone doświadczenia w dodatku rodzimego przemysłu¹⁷.

15. H.J. Mann, *Die Marine im konzeptionellen Umbruch von 1990 bis 2003* (w:) *Faszination See – 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland*. Hrsg von S. Hees und G. Schulze-Wegener. Hamburg 2005, s. 280 i n.

16. <https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesmarine>, dostęp z 24 stycznia 2016 r.

17. K.O. Sadler, *MEKO -Erfolgstory.Ideen-Glück-Erfolge*. Bonn-Berlin-Herford 2007, passim.

Fregata raketowa *Karlsruhe* typu „Bremen” w Kanale Kilońskim, 29 czerwca 2009 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena





Fregata rakietowa *Sachsen* typu „124” w Plymouth, 4 kwietnia 2012 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

Jednak wymiana przestarzałych okrętów na nowe jednostki została z powodu lawinowo narastających kosztów ponownego zjednoczenia kraju wyhamowana pod koniec pierwszej połowy lat 90. minionego wieku. Można wręcz powiedzieć, że pod tym względem nastąpiła stagnacja. Budowa nowych okrętów postępowała opieszale, przestarzałe jednostki – jak np. niszczyciele typu „Lütjens” utrzymywano w służbie dłużej, pomimo, że wszystkie trzy okręty miały ją zakończyć w 1998 roku. Ostatecznie wycofano w 1999 roku wyłącznie niszczyciel *Rommel*, ostatni przedstawiciel tego typu został wycofany ze służby dopiero w 2003 roku, a więc pięć lat później niż pierwotnie planowano. W drugiej połowie lat 90. stagnacji w budowie nowych jednostek towarzyszyły liczne dyskusje i spory co do kształtu floty niemieckiej w przyszłości. Skrajne głosy zwłaszcza na lewicy i wśród Zielonych domagały się ograniczenia Deutsche Marine do floty stricte defensywnej, przybrzeżnej na wspomniany wyżej wzór marynarki szwedzkiej, której trzon już wówczas tworzyły niewielkie korwety rakietowe i małe okręty podwodne. Jednak takie opinie spotykały się z krytyką sojuszników krajów NATO. Ponadto interwencja NATO w Kosowie (1999 r.) oraz wybuch wojny NATO z terroryzmem islamskim po 11 września 2001 roku unaocznily odpowiedzialnym za goto-

wość bojową Deutsche Marine istnienie luk utrudniających realizację sojuszniczych zobowiązań. Przyspieszyło to dyskusję na temat dalszego kierunku rozwoju floty niemieckiej. Największe kontrowersje w latach 90. budził wybór następców niszczycieli rakietowych typu „Lütjens”. Wielu oficerów Deutsche Marine opowiadało się za budową w niemieckich stoczniach następców w tej samej klasie okrętów. Jednak prace studyjne prowadzone w tym kierunku prowadziły do wniosku, że utrzymanie takiej klasy okrętów z punktu widzenia zadań stawianych przed Deutsche Marine będzie nieopłacalne. Ewolucja bowiem niszczycieli szła w kierunku zwiększenia ich wyporności do 8000 t i więcej, a także podejmowania zadań stawianych do niedawna krążownikom rakietowym. Wynikało to m.in. z doświadczeń doby wojny falklandzkiej oraz działań w Zatoce Perskiej. Niszczyciele stały się przede wszystkim okrętami na których spoczął główny ciężar osłony dużych zgrupowań uderzeniowych floty z lotniskowcami na czele oraz zakrojonych na szeroką skalę działań desantowych. Najlepszym przykładem ewolucji tej klasy jednostek są brytyjskie niszczyciele najnowszej generacji typu „45”¹⁸. Okręty tak wyposażone mogłyby służyć tylko i wyłącznie celom reprezentacyjnym w dużych zespołach flot NATO, na-

tomiast byłyby mało przydatne do innych zadań, zwłaszcza w tzw. konfliktach asymetrycznych.

Dlatego też niemieckie ministerstwo obrony zdecydowało, że niszczyciele rakietowe typu „Lütjens” zostaną zastąpione tańszymi w eksploatacji i bardziej uniwersalnymi fregatami typu „124”, które zresztą z powodzeniem mogą wchodzić w skład dużych zespołów floty i pełnić niemal wszystkie te same zadania jakie stawiane są niszczycielom. Tym niemniej opuszczenie bandery na ostatnim niszczycielu Deutsche Marine z końcem 2002 roku zamknęło pewien istotny rozdział w historii niemieckiej floty po 1955 roku¹⁹.

Ostatecznie niszczyciele zostały zastąpione przez fregaty rakietowe typu „Sachsen” (pozostałe dwa okręty noszą nazwy *Hamburg* i *Hessen*) wcielone do służby w latach 2004-2006. Są to stosunkowo duże okręty, ich wyporność standardowa sięga 6000 t, dorównują więc wielkością lekkim krążownikom z lat II wojny światowej. Zakres wykonywanych przez te jednostki zadań jest bardzo szeroki – od eskortowania dużych zespołów uderzeniowych poczynając na akcjach humanitarnych kończąc. Napęd spalinowo-gazowy (CODAG) za-

18. https://en.wikipedia.org/wiki/Type_45_destroyer, dostęp z 24 stycznia 2016 roku

19. J.R. Draxler, *Von der Zerstörerflotille zur Einsatzflotille 2* (w:) „Marine Forum” 2008 r., nr 4.



Zaopatrzeniowiec *Berlin* w Plymouth, 22 października 2015 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

pewnia znaczny zakres działania, załoga jest o ok. 100 mniej liczna niż na niszczycielach typu „Lütjens”²⁰.

Wydarzenia związane z 11 września 2001 roku oraz interwencja NATO w Afganistanie przyspieszyły dyskusję co do zadań stawianych Bundeswerze. Znalazło to wyraz w opracowanych przez ówczesnego ministra obrony RFN Petera Strucka tzw. politycznych wytycznych działaniach precyzujących faktyczne i potencjalne czynniki zagrażające bezpieczeństwu zewnętrznemu Niemiec oraz ich interesom w przestrzeni międzynarodowej. Stały się one podstawą do wytyczenia konkretnych zadań dla Deutsche Marine. Towarzyszyła temu kampania medialna mająca skłonić niemiecką opinię publiczną do zainteresowania się sprawami obronności i przekonania jej do stopniowego zwiększenia wydatków na ten cel w przyszłości. Opracowane podówczas wytyczne obowiązują zasadniczo niemiecką flotę po dzień dzisiejszy. Do podstawowych zadań federalnych sił zbrojnych (w tym także niemieckiej floty) należą:

- zapobieganie konfliktom zbrojnym i lokalizacja zaistniałych ognisk wojny, zwalczanie międzynarodowego terroryzmu oraz piractwa;
- wsparcie dla zagrożonych agresją partnerów z sojuszu północnoatlantyckiego;
- ochrona granic Niemiec oraz niemieckich obywateli (w razie konieczności także poza ich granicami);

- ratowanie oraz ewakuacja obywateli niemieckich oraz krajów sojuszniczych z rejonów konfliktów zbrojnych i obszarów katastrof naturalnych;

- wspieranie przewyższania katastrof naturalnych i innych na obszarze RFN;

- partnerstwo i współpraca²¹.

Tak wytyczone zadania zakładają udział sił morskich Niemiec w dalekich operacjach zamorskich, a operacja u brzegów rogu Afryki w 1994 roku unaoczniała braki w logistyce, szczególnie gdy idzie o jednostki zaopatrzeniowe. W celu przewyższenia tego mankamentu w drugiej połowie lat 90. minionego stulecia zaprojektowano całkowicie nowe okręty wsparcia logistycznego typu „Berlin”.

Okręty te budowane od 1998 roku (obok prototypowej jednostki *Berlin* w służbie są jeszcze *Frankfurt am Main* i *Bonn*) zostały wcielone w skład floty w latach 2001-2013. Ich wyporność wynosi 20 000 t standard i okręty te są w chwili obecnej największymi jednostkami Deutsche Marine. Na podkreślenie zasługuje ich niezwykle uniwersalny zakres działania. Okręty te mogą być jednostkami sztabowymi, wspierać operacje zarówno desantowe jak i ewakuacyjne. Są jednocześnie pływającymi rezerwuarami paliwa, amunicji, prowiantu oraz medykamentów. Ostatni z serii *Bonn* można bardzo szybko przekształcić w okręt sanitarny dysponujący bardzo nowoczesnym centrum operacyjnym

oraz analitycznym. Okręty dysponują wyłącznie ograniczonymi środkami bojowymi służącymi wyłącznie samoobronie (4 wielokalibrowe karabiny maszynowe, ewentualnie podręczna wyrzutnia rakiet plot.). Na ich pokładzie znajduje się lądowisko śmigłowców, każda jednostka wyposażona jest w dwie jednostki tego rodzaju typu „Sea King”²².

Okręty te wraz ze wspomnianymi wyżej fregatami typu „124” stanowią dziś podstawowy komponent zespołu pełnomorskiego Deutsche Marine.

Orzeczenie Federalnego Trybunału Konstytucyjnego w Karlsruhe otworzyło drogę do uczestnictwa Bundeswehry w operacjach militarnych poza granicami Niemiec a także obszarem funkcjonowania NATO, co było poddawane w wątpliwość przez postkomunistyczną lewicę oraz część partii Zielonych²³. Od tego momentu Deutsche Marine uczestniczyła w kilku znaczących operacjach wojskowych na różnych akwenach globu. Od 1994 po dzień dzisiejszy okręty niemieckie patrolują wody wokół Rogu Afryki zwalczając i piractwo i różnego rodzaju formy przemy-

20. www.rk-marine-kiel.de/files/bundeswehr/fahrzeuge/fregatte_f124.pdf, dostęp z 27 stycznia 2016 r.

21. www.archive.org/web/20070929102444/http://www.marine.de, dostęp z 27 stycznia 2016 roku.

22. „Marineforum” 2012 r. nr.6, s.20 i n.

23. H.J. Jopp, *Die aktuellen sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen der Bundesrepublik Deutschland unter Berücksichtigung maritimer Abhängigkeiten* (w:) *Seestrategische Konzepte vom kaiserlichen Weltmachtsstreben zu Out-of-Area-Einsätzen der Deutschen Marine*. Hrsg. von E. Opitz. Bremen 2004 s. 136 i n.



Okręt rozpoznawczy *Alster* typu „423” w Kilonii, 16 czerwca 2016 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

tu, także handel ludźmi. W operacje te zaangażowana jest od lat co najmniej jedna z niemieckich fregat. Po oficjalnym zakończeniu wojny w Libanie (2006 rok) niemieckie okręty działają na mocy mandatu ONZ patrolowały wody przybrzeżne tego kraju. W skład zespołu Deutsche Marine zaangażowanego w tę akcję wchodziły (do 2008 roku) 2 fregaty, 4 duże ścigacze rakietowe oraz 2 okręty zaopatrzeniowe. Na przełomie lutego i marca 2011 roku fregaty *Brandenburg* oraz *Rheinland-Pfalz* oraz okręt wsparcia logistycznego *Berlin* uczestniczyły w ewakuacji obywateli niemieckich z ogarniętych

konfliktem domowym Libii i Tunezji. Z krajów tych ewakuowano łącznie 450 osób²⁴. W roku 2015 niemieckie okręty patrolują wspólnie z jednostkami floty hiszpańskiej i marynarki włoskiej Morze Śródziemne w celu zwalczania przemytu ludzi z Afryki Północnej oraz Bliskiego Wschodu na teren Unii Europejskiej. Skutki tych działań są – jak na razie – dość mizerne. Najnowszą formą zaangażowania okrętów Deutsche Marine w konflikt zbrojny jest udział niemieckiej fregaty *Augsburg* w zespole osłony francuskiego lotniskowca *Charles de Gaulle* operującego w rejonie Zatoki Perskiej, którego samoloty od po-

czątku 2016 roku dokonują nalotów na pozycje tzw. państwa islamskiego na terenach Syrii oraz Iraku.

Na uwagę zasługuje fakt, że od dowódców niemieckich okrętów wymaga się (decydują o tym organa polityczne, przede wszystkim federalne ministerstwo obrony w sposób nieformalny), by tak dalece jak to tylko możliwe unikać otwartego używania broni, nawet w wypadku ewidentnego ataku. I tak np. operująca (2002 rok) w pobliżu somalijskich wód terytorialnych fregata *Emden* uczestnicząca w akcji zwalczania

24. „Kieler Nachrichten” z 8 marca 2011 roku, s. 1.

Okręt podwodny *U 33* typu „212A” w rejonie Kilonii, 9 września 2011 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena



nia piractwa, została ostrzelana z broni maszynowej przez niezidentyfikowany niewielki statek, a mimo to jej dowódca zawahał się z odpowiedzią ogniem na ten ewidentny i niczym nie sprowokowany akt agresji na otwartym morzu²⁵. Tego rodzaju opieszałość wynikająca zapewne z obaw przed reakcją czynników politycznych dowodzących Bundeswehrrą może mieć w przyszłości fatalne konsekwencje. Taki stan rzeczy wytłumaczyć da się tylko w jeden sposób – balastem przeszłości doby II wojny światowej. Jest to zrozumiałe, jednak w skomplikowanej obecnej rzeczywistości międzynarodowej można – a nawet trzeba stawiać sobie pytanie o jakość morale bliskich sojuszników Polski.

Dyskusji na temat zadań Deutsche Marine na przyszłość towarzyszyła powolna, a nawet opieszła wymiana okrętów na jednostki nowej generacji. Paradoksalnie największe problemy pojawiły się przy budowie okrętów średniej wielkości, mających stanowić trzon sił marynarki wojennej Niemiec na Bałtyku. Paradoks jest tym większy, że jeszcze za czasów Volksmarine stocznie NRD opracowały a nawet zdążyły wdrożyć do produkcji korwetę typu „Parchim” i „Sassnitz”. Nowe korwety Deutsche Marine określane jako typ „130” (lub też jako typ „Braunschweig”) przewidziane były początkowo do styku. Jednak urzędnicy federalnego ministerstwa obrony doszli do wniosku przekonując do tego pomysłu członków komisji obrony Bunde-

stagu, że optymalnym rozwiązaniem byłaby budowa uniwersalnego okrętu, który dawałby sobie radę w specyficznych warunkach akwenu Bałtyku, ale jednocześnie mógłby służyć w warunkach oceanicznych. Jednocześnie założenie wstępne projektu przewidywało, że wyporność standardową należy utrzymać w granicach 1500 t.

Planowano budowę 8 jednostek, które miały tworzyć dwa dywizjony korwet po 4 jednostki typu „130” w każdym z nich. Okręty te miały być stacjonowane w bazach bałtyckich (Kilonia i Rostock) z opcją szybkiego ich przerzucenia w razie potrzeby na Morze Północne przez Kanał Kiloński.

Wstępne plany opracowano już w latach 90. minionego stulecia, ale stępkę pod pierwszy okręt położono dopiero w 2004 roku a prototyp - *Braunschweig* wszedł do służby dopiero 4 lata później. Ostatecznie okręty wypierają aż 1800 t standard, a ich prędkość maksymalna wynosi zaledwie 26 węzłów, zaś uzbrojenie główne składa się z 4 wyrzutni pocisków rakietowych typu RBS - szwedzkiej firmy SAAB. Ostatecznie zbudowano tylko 5 okrętów. W niemieckiej flocie ze względu na liczne usterki które towarzyszą ich eksploatacji zyskały miano tzw. białych słoni, a więc okrętów zawodnych, kosztownych w eksploatacji i mało przydatnych²⁶. Problemy te rzucają inne światło na kwestię z przeciągającą się budową polskiej korwety typu „Gawron” bardzo zbliżoną w swej charakterystyce do okrętów typu „Braunschweig”.

Wiele trudności przysparza także budowa nowych fregat typu „125” (określanych także jako typ „Baden-Württemberg” od prototypu serii, pozostałe okręty to: *Nordrhein-Westfalen*, *Sachsen-Anhalt*, oraz *Rheinland-Pfalz*). Mają one zastąpić fregaty typu „Bremen”. Ich projekty powstały już w pierwszej dekadzie bieżącego stulecia, ale budowę rozpoczęto dopiero w 2011 roku ze względu na przewlekłą debatę w Bundestagu nad sensem ich budowy. Stępkę pod pierwszy okręt położono dopiero w 2011 roku, a prototyp ma wejść do służby dopiero w lutym bądź marcu 2017 roku. Czas budowy tej klasy okrętu jest w Niemczech bardzo długi i przekracza znacznie okres powstawania fregat nie tylko w stoczniach amerykańskich czy brytyjskich ale także francuskich a nawet rosyjskich! Okręty typu „Baden-Württemberg” mają wyporność standardową 7200 t, główne uzbrojenie okrętu stanowi 8 wyrzutni rakiet klasy „woda-woda” typu RGM-84 typu Harpoon oraz uniwersalne działo kalibru 127 mm. Hangar lotniczy może pomieścić dwa śmigłowce „Sea-Lynx”. Fregata oprócz typowych zadań w swej klasie okrętu, tj. eskortowania dużych zgrupowań floty, może wspierać ogniem artylerii działania desantowe. Jest zresztą gotowa do zaokrętowania kompanii (do 100 żołnie-

25. „Wilhelmshavener Zeitung” z 30 listopada 2013 r., s.2

26. „Nowa Technika Wojskowa” 200 8 r., nr 5, s. 85-86. Por. także: www.de.wikipedia.org/klasse/130/korvette, dostęp z 29 stycznia 2016 r.

Korweta rakietowa *Erfurt* typu „130” w Walsoorden, 28 stycznia 2013 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena





Zbiornikowiec Rhön w bazie Wilhelmshaven, 27 marca 2017 roku.

Fot. zbiory Leo Van Ginderena

rzy) sił specjalnych oraz posiada małe pojazdy amfibijne umożliwiające dokonanie niewielkich desantów. Przysłowiową piętą achillesową tych budowanych dopiero jednostek jest ich niewielka prędkość, mianowicie zaledwie 24 węzły²⁷.

Jak się wydaje, jednostce tej wyznaczono zbyt wiele zadań (połączenie roli eskortowca i desantowca to chyba zbyt wiele jak na jeden kadłub) i można mieć wątpliwości czy ta konstrukcja będzie udanym okrętem.

Struktura organizacyjna Deutsche Marine podlegała w ciągu jej historii licznym zmianom. Na czele niemieckich sił morskich stoi – jak już wspomniano – inspektor marynarki (Inspekteur der Marine) oficer flagowy w randze wiceadmirała, podległy generalnemu inspektorowi Bundeswehry (Generalinspekteur der Bundeswehr), którym jest oficer w pełnej randze generalskiej (lub admirałskiej) podległy w czasie pokoju ministrowi obrony, natomiast w razie wybuchu wojny kanclerzowi, gdyż zgodnie z niemiecką ustawą zasadniczą na czas wojny obowiązki głównodowodzącego przejmuje szef rządu federalnego²⁸.

Do 2012 roku inspektor marynarki miał do dyspozycji sztab marynarki (Führungsstab der Marine) w bońskiej siedzibie ministerstwa obrony. Do grona najbliższych współpracowników inspektora marynarki należeli – zastęp-

ca inspektora marynarki, szef sztabu marynarki. Poza tym we Flensburgu mieściło się dowództwo floty (Flottenkommando) na czele którego stał dowódca Floty (Flottenchef) oficer flagowy w randze wiceadmirała sprawujący dowództwo nad wszystkimi związkami taktycznymi jednostek pływających i brzegowych Deutsche Marine. W 2012 roku struktura Bundeswehry uległa zmianie. Przekształcenia te objęły również Deutsche Marine. W miejsce sztabu marynarki oraz dowództwa floty utworzono dowództwo marynarki (Marinekommando) z siedzibą w Rostocku. Na dzień dzisiejszy (styczeń 2016 roku stanowisko inspektora marynarki pełni wiceadmirał Andreas Krause.

Dowództwo Marynarki dzieli się na pięć podstawowych wydziałów, a mianowicie:

- ds. operacyjnych,
- ds. planowania,
- ds. personalnych, wyszkolenia i organizacji,
- ds. wsparcia logistycznego,
- ds. medyczno-sanitarnych.

Zrezygnowano z osobnego dowództwa floty natomiast połączono funkcję szefa sztabu marynarki z funkcją dowódcy floty, stanowisko to pełni obecnie wiceadmirał Rainer Brinkmann²⁹.

Wydziałowi operacyjnemu marynarki podlegają:

- 1 flotylla operacyjna w Kilonii,

- 2 flotylla operacyjna w Wilhelmshaven,

- dowództwo lotnictwa morskiego w Nordholz,

- centrum szkolenia operacyjnego w Neustadt (Schleswig-Holstein),

- centrum kierowania rejsami okrętów w Hamburgu.

Wydziałowi personalnemu i wyszkolenia podlegają:

- Akademia Marynarki w Mürwik,
- Szkoła Podoficerska w Plön,
- Szkoła Sztuki Operacyjnej w Bremerhaven,
- Szkoła Techników Marynarki w Parow.

Wydziałowi wsparcia logistycznego podlega m. wsparcia marynarki w Wilhelmshaven, a Wydziałowi medyczno-sanitarnemu Instytut medycyny morskiej i tropikalnej w Kronshagen³⁰.

Obecnie w służbie Deutsche Marine posiada 40 okrętów bojowych – 10 fregat, 5 korwet, 5 okrętów podwodnych, 4 duże ścigacze rakietowe, 13 trałowców oraz 3 duże jednostki wsparcia logistycznego/desantowce. Skład floty uzupełnia 16 okrętów pomocniczych. Lotnictwo morskie składa się dziś wyłącznie z śmigłowców, samolo-

27. T. Becker, *Class F 125 Frigate* (w:) „European Security and Defence” 2011 r., nr 1, s. 60-65.

28. Art. 115 a-l. Por. *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*, Bonn 1992.

29. www.de.wikipedia/wiki/Marinekommando, dostęp z 30 stycznia 2016 r.

30. Ibidem

tów rozpoznawczych i ratowniczych. Nie posiada już samolotów bojowych, ostatnie maszyny typu Panavia „Tornado” zostały przekazane po rozwiązaniu w 2005 roku 2 dywizjonu lotnictwa morskiego (Marinefliegergeschwader 2) federalnym siłom powietrznym.

Jak na możliwości ekonomiczne współczesnych Niemiec Deutsche Marine jest małą flotą i wypada mizernie na tle floty włoskiej (Marina Militare) w skład której wchodzi 2 lotniskowce, 4 niszczyciele, 14 fregat, 6 okrętów podwodnych, a nawet na tle marynarki hiszpańskiej (Armada Española posiada: lotniskowiec 11 fregat, 3 okręty podwodne, 4 korwety) i w niewielkim tylko stopniu góruje nad flotą grecką (Πολεμικό Ναυτικό - 9 fregat, 11 okrętów podwodnych, 17 dużych ścigaczy rakietowych) i to tylko dlatego, że część okrętów greckich jest starsza od jednostek Deutsche Marine. Do trudności materiałowych z jakimi boryka się Deutsche Marine dochodzą jeszcze kłopoty personalne. Deficyt kadr wynosi w niemieckiej marynarce 6 do 8%, a gdy idzie o jednostki pływające sięga nawet 10%. Wprawdzie służba w marynarce jest stosunkowo dobrze płatna, a żołnierze zawodowi korzystają z licznych przywilejów socjalnych ale duch pacyfizmu panujący we współczesnych Niemczech oraz niechęć do służby w ruchu ciągłym skutecznie zniechęca przed wstępowaniem w szeregi floty³¹.

Na chwilę obecną (2016 rok) siły morskie RFN liczą 15 500 oficerów,

podoficerów oraz marynarzy. Od roku 2001 w szeregach Bundeswehry służyć mogą bez żadnych ograniczeń także kobiety. Fakt ten w pewnym stopniu łagodzi niedobór kadrowy w niemieckich siłach zbrojnych także we flocie. 13 lipca 2013 roku przeszedł do historii jako dzień szczególny w dziejach niemieckiej floty. Po raz pierwszy dowódcą okrętu (niszczyciela min *Homburg*) została kobieta – kapitan marynarki Inka von Puttkamer³².

Na Deutsche Marine, jak zresztą na całe niemieckie siły zbrojne - głębokim cieniem kładą się pacyfistyczne poglądy sporej części niemieckiego społeczeństwa. Obywatele niemieccy niechętnie godzą się na zwiększanie nakładów na cele wojskowe. Jeżeli nawet Bundestag wyraża zgodę na udział niemieckich okrętów w takim bądź innym zespole sił międzynarodowych na obszarze konfliktu zbrojnego, wysuwane są żądania by niemieckie jednostki i marynarze trzymali się dala od bezpośrednich działań zbrojnych. Niektóre siły polityczne działające we współczesnych Niemczech, np. Zieloni, postkomunistyczna lewica - najchętniej w ogóle zlikwidowałyby siły zbrojne. Dlatego też każdy kto domaga się zwiększenia wydatków na Bundeswehrę naraża się na ostrą, czasami niewybredną krytykę. Sytuacji tej nie zmienia fakt zwiększającego się napięcia w Europie (związany z wojną na Ukrainie) ani też konflikty na Bliskim Wschodzie czy kryzys związany z niekontrolowanym na-

plywem imigrantów do Republiki Federalnej. Jest pewnym paradoksem, że – patrząc na te kwestie z polskiego punktu widzenia, trudno nie odczuwać niepokoju. Niemcy są bowiem naszym największym w bliskim sąsiedztwie sojusznikiem w ramach paktu północnoatlantyckiego. Ich demilitaryzacja nie służy naszemu bezpieczeństwu. Można mieć poważne wątpliwości czy w razie konfliktu z Rosją, siły morskie RFN byłyby w stanie udzielić Marynarce Wojennej RP skutecznego wsparcia. Na dzień dzisiejszy Deutsche Marine przebudowywana jest z myślą o bliżej nieokreślonych „operacjach stabilizacyjnych” na odległych akwenach. Natomiast nie ma jasno określonej koncepcji jej funkcjonowania na obszarze Morza Bałtyckiego. I ten fakt napełniać musi poważnym niepokojem. Tym bardziej, że towarzyszą temu nieodpowiedzialne wypowiedzi niektórych polityków polskich (jak np. byłego ministra finansów i wicepremiera Jana Vincenta Rostowskiego) poddające w wątpliwość konieczność posiadania przez Polskę marynarki wojennej. Tymczasem w świetle przedstawionych wyżej faktów rozwój sił morskich RP nabiera w chwili obecnej szczególnego znaczenia o czym sprawujący władzę ustawodawczą oraz wykonawczą politycy polscy niezależnie od reprezentowanej opcji powinni pamiętać. ●

31. „Süddeutsche Zeitung” z 5 kwietnia 2014 r, s. 1.

32. www.marine.forum.de, dostęp z 20 czerwca 2015 roku.

POD NASZYM PATRONATEM



BURZA NAD MORZEM ŚRÓDZIEMNYM, tom 3 – DO OSTATNIEJ KROPLI PALIWA **Oświęcim 2016, format B5, twarda oprawa, 519 stron, ilustracje, mapy, cena 70 zł**

Trzeci tom, pięciotomowej syntezy wojny na Morzu Śródziemnym w latach 1939-1945. Osią przewodnią są z jednej strony walki w rejonie Półwyspu Bałkańskiego, w tym szczególnie na wodach adriatyckich, greckich i wokół Krety, a z drugiej operacje konwojowe prowadzone przez obie strony na tym akwenie. Uderzenie włoskiej armii i floty wojennej na Grecję w 1940 roku przyczyniło się do poszerzenia się konfliktu o kolejny region. Walki na wodach greckich okazały się bardzo intensywne, choć tym razem największym przeciwnikiem dla alianckich okrętów wojennych stało się niemieckie lotnictwo. W efekcie tego nie udało się uniknąć strat, choćby w czasie operacji ewakuacji sił brytyjskich i greckich z portów południowej Grecji. Łądowanie na Krecie niemieckich spadochroniarzy przeszło do historii operacji bojowych drugiej wojny światowej. Jednak włoskie konwoje w stronę Krety także miały swój dramatyzm. Royal Navy starała się odizolować Kretę, tak by walki na wyspie nie zostały rozstrzygnięte w pierwszych dniach niemieckiej operacji. Jednak taka blokada wobec dominacji niemieckiego lotnictwa w tym rejonie Morza Śródziemnego nie była możliwa. Brytyjczycy musieli uznać swoją porażkę.

Uzupełnieniem są operacje sił specjalnych, zarówno włoskich, jak też alianckich, które choć prowadzone w wielkiej tajemnicy, były ważnym fragmentem ówczesnej strategii.

Ta wojna się nie kończy, ani w 1942 roku, ani w 1943 roku. Alianci co prawda jeszcze nie wygrali, to jednak inicjatywa jest już w ich ręku. Włoska flota wojenna jeszcze nie przegrała, ale zbiorniki z paliwem są powoli puste.