

**Redaktor naczelny**  
Jarosław Malinowski

**Kolegium redakcyjne**  
Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk

**Współpracownicy w kraju**  
Mariusz Borowiak, Grzegorz Bukala,  
Przemysław Federowicz, Maciej K. Franz, Jan Front,  
Tomasz Grotnik, Krzysztof Hanuszek, Marek Herma,  
Rafał Mariusz Kaczmarek, Krzysztof Kubiak,  
Jerzy Lewandowski, Andrzej Nitka, Grzegorz Nowak,  
Mirosław Pietuszek, Radomir Pyzik, Krzysztof Rokiciński,  
Marcin Schiele, Maciej S. Sobański, Marek Suplat,  
Tomasz Walczyk, Włodzimierz Ziółkowski

**Współpracownicy zagraniczni**  
**BIELORUŚ**  
Igor G. Ustienko  
**BELGIA**  
Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck,  
Jean-Claude Vanbostal  
**CHORWACJA**  
Danijel Frka  
**CZECHY**  
René Greger, Ota Janeček  
**FINLANDIA**  
Per-Olof Ekman  
**FRANCJA**  
Gérard Garier, Jean Guiglini, Thierry Hondemarck,  
Pierre Hervieux,  
**GRECJA**  
Aris Bilalis  
**HISZPANIA**  
Alejandro Anca Alamillo  
**HOLANDIA**  
Robert F. van Oosten  
**IZRAEL**  
Aryeh Wetherhorn  
**KANADA**  
Robert Brytan  
**LITWA**  
Aleksandr Mitrofanov  
**MALTA**  
Joseph Caruana  
**NIEMCY**  
Siegfried Breyer, Richard Dybko, Jürgen Eichardt, Zvonimir  
Freivogel, Bodo Herzog, Werner Globke, Reinhard Kramer,  
Peter Schenk, Karl Schrott, Hans Lengerer  
**ROSJA**  
Siergiej Bałakin, Borys Lemaczko, Nikołaj W. Mitiuckow,  
Konstantin B. Strelbickij  
**SERBIA**  
Dušan Vasiliević  
**STANY ZJEDNOCZONE. A.P.**  
Arthur D. Baker III, William J. Veigele  
**SZWECJA**  
Lars Ahlberg, Curt Borgenstam  
**UKRAINA**  
Władimir P. Zabłockij  
**WŁOCHY**  
Maurizio Brescia, Achille Rastelli

**Adres redakcji**  
Wydawnictwo „Okrety Wojenne”  
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry  
Polska/Poland tel: +48 (032) 384-48-61  
e-mail: okrety@ka.home.pl

**Skład, druk i oprawa: DRUKPOL Sp. J.**  
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry  
tel. (032) 285-40-35 e-mail: drukpol@pnet.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2002  
Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.  
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą wydawnictwa  
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adjustacji  
tekstów. Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.

**Na okładce:**  
**Polska fregata rakietowa Gen. T. Kościuszko**  
fot. Andrzej Nitka

## W NUMERZE

2

Andrzej Nitka

**Chrzest fregaty rakietowej  
Gen. T. Kościuszko**



Jarosław Malinowski, Marcin Schiele  
**Z życia flot**

4

8

Maciej K. Franz

**Rosyjskie okręty lotnicze  
do 1941 r. cz. I**



Leonid G. Baszkirow, Andres Valdre  
Nikołaj W. Mitiuckow, John A. Rodriguez  
**Niszczyciele Spartak i Awtroif cz. V**

14

24

Alejandro Anca Alamillo  
Nikołaj W. Mitiuckow

**Hiszpańskie krążowniki  
Méndez Núñez i Blas de Lezo cz. II**



Andreas Burdel  
**Włoskie kutry torpedowe typu MAS  
na jeziorze Ładoga**

40

45

Zvonimir Freivogel

**Żaglowiec szkolny Gorch Fock**



Jarosław Palasek  
**Amerykańskie lotniskowce typu Midway  
Część I — Geneza i projektowanie**

53

63

Maciej S. Sobański

**Nieznany konflikt,  
Borneo 1962-1966 cz. I**



Władimir P. Zabłockij  
**Krążownik rakietowy Ukraina —  
być albo nie być, oto jest pytanie**

67

71

Maciej S. Sobański

**Marynarka Wojenna Bangladeszu**



Aleksandr Mitrofanov  
**B-427 u amerykańskich wybrzeży**

78

79

**Recenzje**





Andrzej Nitka

# Chrzest fregaty rakietowej *Gen. T. Kościuszko*

Jak zapowiadaliśmy w poprzednim numerze „OW”, 25 października 2002 r. odbyła się uroczystość chrztu drugiej przejętej od U.S. Navy fregaty rakietowej typu *Oliver H. Perry*. Zgodnie z tradycją zapoczątkowaną dwa lata temu otrzymała ona nazwę **Gen. T. Kościuszko** (273). Należy przypomnieć że po-

przednio nosiła ona nazwę *Wadsworth* (FFG-9) i wchodziła w skład Floty Pacyfiku, zaś polską banderę podniesiono na niej w dniu 28 czerwca 2002 r. w bazie morskiej San Diego. Ciekawostką jest to że w drodze do macierzystego portu w Gdyni jednostka ta przeszła jako pierwszy polski okręt przez Kanał

Panamski, ratując przy tym na jego podejściach załogę panamskiego kutra rybackiego.

Sama uroczystość chrztu dowodzonego przez kmdr ppor. Krzysztofa Maćkowiaka okrętu odbyła się przy Nabrzeżu Pomorskim gdyńskiego portu. Uczestniczył w niej premier Leszek Miller, którego żona pani Aleksandra Miller została matką chrzestną nowej fregaty. Sama jednostka została wcielona do 31 dywizjonu okrętów rakietowych 3 Flotylli Okrętów. Jest to pewnym novum jako że przejęta dwa lata temu fregata (272) była jak dotąd podporządkowana bezpośrednio dowódcy 3FO. Od nowego roku i ta fregata ma być podporządkowana 31 dywizjonowi

Najnowszy nabytek naszej floty w odróżnieniu od poprzednika trafił w polskie ręce prawie bezpośrednio ze służby czynnej nie zaś z Floty Rezerwowej (NRF — National Reserve Fleet). Za pozytyw należy uznać to że przy przejmowaniu tej jednostki wykorzystano doświadczenia zdobyte podczas eksplo-



Pomost bojowy z nowym numerem taktycznym.  
fot. Andrzej Nitka





atacji *Puławskiego* co pozwoliło zwrócić uwagę na elementy konstrukcyjne, uzbrojenia czy wyposażenia wymagające remontu lub wymiany. Efektem tego było jego wydokowanie podczas którego sprawdzono stan kadłuba oraz wykonanie przeglądu turbin gazowych. Jeżeli chodzi o uzbrojenie i wyposażenie okrętu to różni się od tego, które znajdowało się na jego pokładzie w czasie służby w amerykańskiej marynarce. Wynika to z warunków umowy, która przewidywała przekazanie jednostek, jednak z wyłączeniem niektórych systemów uzbrojenia, elementów wyposażenia a także amunicji. Dlatego też *Kościuszko* przybył do Polski bez pocisków rakietowych i torped, które muszą już być kupione przez stronę polską. Na jego pokładzie trafiły za to do Polski dwa śmigłowce ZOP Kaman SH-2G „Super Seasprite” stanowiące integralną część okrętowego systemu zwalczania okrętów podwodnych. Tak samo jak *Puławski* okręt dysponuje artyleryjskim zestawem obrony bezpośredniej Raytheon „Vulcan/Phalanx” Mk 15 Block 0. Mimo że trakcie służby w amerykańskiej



Pierwszy w polskiej marynarce śmigłowiec pokładowy — Kaman SH-2G „Super Seasprite”.

fol. Andrzej Nitka

flocie dysponował on znacznie nowocześniejszą odmianą Block 1A. Nie wszystkie jednak elementy wyposażenia na obu okrętach są identyczne. *Kościuszko* posiada radar obserwacji powietrznej i nawodnej Raytheon AN/SPS-49 w wersji (V)5 podczas gdy na *Puławskim* występuje on w wersji

(V)2. Nowy model radaru dysponuje większymi możliwościami dzięki zastosowaniu cyfrowej obróbki sygnału. Na nowej fregacie pozostawiony został pancierz kevlarowy zabezpieczający najważniejsze pomieszczenia, który z *Puławskiego* został usunięty przez Amerykanów. ●

Widok ogólny śródkręca z pomostem bojowym.

fol. Andrzej Nitka





# Z ŻYCIA FLOT



Nowy chiński niszczyciel w trakcie prac wyposażeniowych.

fol. „Ships of the World”

## CHINY

### Nowy niszczyciel

W szanghajskiej stoczni Jaingnan trwają intensywne prace wyposażeniowe na zwodowanym 25 maja 2002 r. nowym niszczycielu rakietowym projektu 052B (?) o numerze burtowym „168”. Jest to dosyć interesująca jednostka zbudowana według koncepcji „stealth”, której wyporność oscyluje w granicach 6 000-7 000 ts. Całkowitym novum jest jednak zastosowanie na nim pionowych wyrzutni (VLS) dla rakiet przeciwlotniczych dalekiego zasięgu. Pierwsza z nich umiejscowiona jest przed pomostem bojowym, druga natomiast z prawej strony hangaru. Chińskie źródła mówią, że ma to być nowy typ rakiet HHQ-9, ludzko podobnych do rosyjskich S-300F „Fort” (SA-N-6 „Grumble”). Nie należy tej ewentualności wykluczyć, gdyż Chińczycy zakupili w Rosji kilkanaście lądowych zestawów S-300PMU z dużą liczbą zapasowych rakiet. Zakupiono również w kwietniu b.r. dwie 8-prowadnicowe wyrzutnie okrętowe i to one zapewne są montowane na niszczycielu.

Główną bronią ofensywną będzie szesnaście pocisków przeciwkretowych C-802 „Ying Ji-2” (SCC-N-8 „Saccade”) w czterech zespołach przed i za kominem.

Na dziobie zabudowano armatę kal. 100 m (Typu 210) będącą licencyjną (?) wersją francuskiej Creusot-Loire, lecz z elementami „stealth”. Do obrony przeciwkretowej na dachu pomostu bojowego i hangaru zamontowane mają być dwa zestawy kal. 30 mm (Typ 730), również ludzko przypominający holenderski „Goal-keeper”. Po bokach dziobowej VLS zamontowano już cztery

40-prowadnicowe wyrzutnie celów pozornych kal. 122 mm.

Do zwalczania okrętów podwodnych będzie służył śmigłowiec Ka-28 (import z Rosji), na co wskazuje wysokość hangaru oraz kadłubowe wyrzutnie torped, jednak ich umiejscowienie i kaliber nie jest na razie znane.

Brak informacji odnośnie wyposażenia elektronicznego, na pewno będzie zamontowany radar naprowadzania dla rakiet S-300F. Napęd w systemie CODOG składa się z dwóch ukraińskich turbin gazowych ON 80 o mocy 26 690 kW (36 300 KM) każda oraz dwóch silników wysokoprężnych MTU 12V1163 TB83 po 3 250 kW (4 420 KM) każdy. Dzięki tej mocy okręt osiągnie prędkość w granicach 29-30 węzłów.

W chwili obecnej w budowie znajdują się jeszcze dwa kolejne niszczyciele tego typu, z których jeden miał być wodowany pod koniec tego roku. Dzięki ich budowie marynarka chińska będzie mogła przynajmniej odzyskać

przewagę technologiczną nad japońską. Proszę pamiętać, że zasięg rakiet S-300F wynoszący 100 km pozwala zapewnić parasol przeciwlotniczy zespołom floty, a takiego obecnie Chińczycy nie posiadają.

Na koniec mała ciekawostka. Według niepotwierdzonych informacji w stoczni Dalian rozpoczęto budowę niszczyciela będącego odpowiednikiem amerykańskiego typu *Arleigh Burke*.

### Testy armaty AK-176

Na małej korwecie rakietowej „774” typu *Houjian* (projekt 520T), o wyporności 542 ts, testowana jest zakupiona w Rosji armata uniwersalna AK-176 L/59. Armatę posiada masę 11,2 tony, szybkostrzelność 120 strzałów na minutę, zasięg maksymalny ognia do 15,5 km; pułap ognia 6-7 km. W wypadku pozytywnego wyniku testów nie wykluczony jest zakup większej ilości tych armat dla przebrożenia pozostałych jednostek typów *Houjian* (6) i *Houxin* (14) lub innych. Marynarka chiń-

Chińska korweta rakietowa „774” z armatą AK-176. fot. „Ships of the World”



ska nie dysponuje obecnie nowoczesną armatą średniego kalibru, którą można montować na mniejszych jednostkach. Dotychczas używana jest archaiczna dwulufowa armata kal. 57 mm (Typ 66 lub 76) naprowadzana ręcznie, wywodząca się jeszcze z radzieckiej lądowej armaty S-60.

## EGIPT

### Zakup kutrów rakietowych

Rząd niemiecki wyraził zgodę na sprzedaż Egipcjom pozostających jeszcze w służbie 5 kutrów rakietowych projektu 148. W chwili obecnej *Fuchs* (P 6146), *Löwe* (P 6148), *Alk* (P 6155), *Dommel* (P 6156) i *Weihe* (P 6157) tworzą 5 Schnellbootgeschwader, a przekazane zostaną marynarce egipskiej w grudniu b.r. Jednostki zostały zbudowane w latach 1971-1975 w ramach 20 okrętowej serii w stocznich CMN Cherbourg i Lürssen Werft Vegesack. W latach poprzednich większość jednostek tego typu została odsprzedana Grecji i Chile.

Kutry rakietowe projektu 148 posiadają wyporność standardową 234 ts, a pełną 264 ts, natomiast długość maksymalna stalowego kadłuba wynosi 47,00 m, szerokość 7,10 m a zanurzenie 2,66 m. Jak napęd zastosowano cztery niezawodne silniki wysokoprężne MTU 16V538 TB90 o łącznej mocy 10 300 kW (14 000 KM) napędzających 4 śruby, pozwalające na osiągnięcie prędkości maksymalnej 35,8 w. Zasięg wynosi 570 Mm/30 w lub 1 600 Mm/15 w.

Główną bronią ofensywną jednostek są cztery kontenery startowe z rakietami przeciwokrętowymi MM-38 „Exocet”, jednak prawdopodobnie zostaną one zdemontowane, gdyż marynarka egipska nie używa pocisków tego typu lecz pocisków „Otomat” i „Harpoon”. Uzbrojenie uzupełnia armata OTOBreda kal. 76 mm na dziobie oraz OTOBreda-Bofors L/70 kal. 40 mm na rufie.

Załoga kutrów liczy 30 ludzi.

## GRECJA

### Modernizacja okrętów podwodnych typu *Posydon*

Siły podwodne Grecji jako pierwsze na świecie — o czym często się już zapomina — zamówiły w 1967 r. okręty typu 209, zbudowane przez stocznnię HDW (Howaldtswerke Deutsche Werft AG) w Kilonii, które stały się odtąd „przebojem eksportowym” niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. Pierwsza czwór-



Niemieckie kutry rakietowe proj. 148, na pierwszym planie *Löwe* (P 6148).  
 fot. Wojciech Łuczak

ka okrętów, określanych jako typ *Glavkos* (S 110-S 113), weszła do służby w latach 1971-72. Tak długi okres eksploatacji jednostek spowodował ich znaczne fizyczne zużycie oraz, co jest najbardziej istotne, całkowite zastarzenie „moralne” całego systemu elektroniki bojowej, uzbrojenia ofensywnego i urządzeń samoobrony/WRE. Dlatego też pomiędzy 1991 a 1997 rokiem przeprowadzono ich kompleksową modernizację, ukrytą pod kodym oznaczeniem programu Neptun I. Wszystkie prace adaptacyjne wykonały warsztaty remontowe greckiej marynarki wojennej Salamina przy wszechstronnym wsparciu ze strony zakładów HDW jako wiodącego kooperanta.

Pozytywne wyniki eksploatacji niemieckich U-bootów pod grecką banderą zaowocowały kolejnym kontraktem na nieco ulepszone jednostki projektu 209/1200. Mają one zwiększoną długość kadłuba z 54,4 do 55,9 m a wyporność podwodną z 1 210 do 1 285 ts. W roku 1979 aktywna służbę rozpoczęły trzy jednostki, tj. *Posydon* (S 116), *Amphitrite* (S 117) i *Okeanos* (S 118) zaś rok później czwarta, czyli *Pontos* (S 119). Burzliwy rozwój elektroniki w ostatnich latach sprawił, paradoksalnie, jeszcze szybsze zastarzenie się systemów bojowych wymienionych powyżej okrętów, co zmusiło dowództwo MW Grecji do podjęcia decyzji o modyfikacji również i tej serii „dwieście dziewiątek”. Będzie ona przeprowadzona w najbliższym czasie przez sprywatyzowaną stoczníę Hellenic Shipyards (Skaramanga), będącą obecnie własnością konsorcjum dwóch niemieckich firm — HDW i Ferrostal, czyli tzw. GSC (German Submarine Consortium). Istotą nowego programu, nazwanego „Neptun II”, ma być

w pierwszym rzędzie instalacja dodatkowego modułu z napędem klasy AIP (Air Independent Propulsion). Wymagać to będzie wstawienia nowej sekcji kadłuba naciskotrwałego o długości całkowitej 6,5 m; co pociągnie za sobą zwiększenie wyporności podwodnej o 195 ton. Pomieści ona zespół ogniwi paliwowych PEM firmy Siemens oraz magazyny „paliwa” i „utleniacza” czyli wysokociśnieniowe zbiorniki wodoru metalu oraz skroplonego tlenu, a ponadto cysterny głównego produktu „spalania”, czyli... wody destylowanej. Umieszczone w stępce zbiorniki wodoru metalu pełnią rolę dodatkowego balastu stałego i tym samym wpływają pozytywnie na stateczność całego okrętu. Uzupełniający napęd typu AIP/PEM pozwoli na przebywanie pod wodą nieprzerwanie przez ok. 20 dni i rejs z prędkością 3 węzłów na dystansie ok. 1 400 Mm. Pod względem autonomiczności przebudowane jednostki typu *Posydon* zbliżą się swoimi parametrami do nowo zamówionych okrętów projektu 214 (typ *Katsonis*, program „Archimedes”), z których pierwszy rozpoczęto budować w Kilonii 27 lutego 2001.

Wzmiankowana modernizacja systemu elektroniki bojowej polegać ma na zastąpieniu dotychczasowego kompleksu hydroaku-

stycznego Krupp Atlas CSU 3/4 przez najnowszy system kierowania walką podwodną ISUS 90, opracowany przez tę samą firmę, noszącą obecnie nazwę STN Atlas Elektronik GmbH. ISUS 90 składa się z kilku komputerów i nowych konsoli operatorskich MFCC z barwnymi, ciekłokrystalicznymi wyświetlaczami MB 2000 oraz z kilkunastu anten (przetworników) hydroakustycznych — aktywnych, pasywnych i aktywno-pasywnych — rozmieszczonych na kiosku i w wielu miejscach na powierzchni kadłuba. Prawdopodobnie z okrętów typu *Posydon* zdjęty zostanie równocześnie pasywny „dalmierz” sonarowy ThomsonSintra DUUX 2, radar nawigacyjny i dozoru powiechni morza Thomson CSF „Calypso II”, system kierowania ogniem (torpedowym) Signaal Mk 8/24. Ich miejsce zajmą nowe modele urządzeń, głównie produkcji niemieckiej, ściśle zintegrowane z systemem ISUS 90.

Podobnie jak na okrętach pierwszej serii, również jednostki typu *Posydon Mod.* (Neptun II) posiadać będą możliwość użycia pocisków przeciwokrętowych „Sub-Harpoon” oraz nowych wzorów torped, takich jak STN Atlas DM 2A 4 „Seehecht” o prędkości maksymalnej 50 w i dystansie strzelania od 13 do 50 km, w zależności od wydatku energii elektrycznej. Nie należy także wykluczyć wprowadzenia na ich pokłady jeszcze bardziej zaawansowanych technologicznie broni, choćby specjalnych, wielozadaniowych pocisków „Triton” do zwalczania celów nawodnych, naziemnych i ... powietrznych! (jest on naprowadzany zdalnie kablem światłowodowym o długości 60 km). Wymienione wyżej modele torped i pocisków rakietowych stana się w najbliższej dekadzie standardowym systemem uzbrojenia wszystkich współczesnych i aktualnie budowanych okrętów sił podwodnych marynarki wojennej Grecji.

Przedstawiony powyżej program modernizacji okrętów typu *Posydon* powinien być dokładnie przeanalizowany także przez dowództwo Marynarki Wojennej RP. Mimo pozyskania czterech małych okrętów podwodnych norweskiego typu *Kobben* poziom technologiczny naszych sił podwodnych odbiega znacząco od światowej czołówki. Zakup jednostek nowych w stoczniach zagranicznych a nawet z uczestnictwem w międzynarodowych programach — takich jak np. skandynawski projekt „Viking” — może okazać się nie do „udźwignięcia” przez budżet państwa i dlatego wariant „grecki” mógłby być jedynym rozsądnym rozwiązaniem. Pod koniec obecnej dekady MW RP powinna rozważyć alternatywny zakup używanych okrętów podwodnych na światowym rynku uzbrojenia, oczywiście nie nazbyt zużytych, w celu poddania ich podobnej transformacji. Przejęcie np. kilku starszych „dwieście dziewiątek”, z jednoczesnym wyposażeniem w system napędowy AIP, dałoby naszej flocie całkiem nowoczesne okręty, o parametrach praktycznie takich jak jednostki najnowszej generacji, przy stosunkowo umiarkowanych nakładach finansowych.

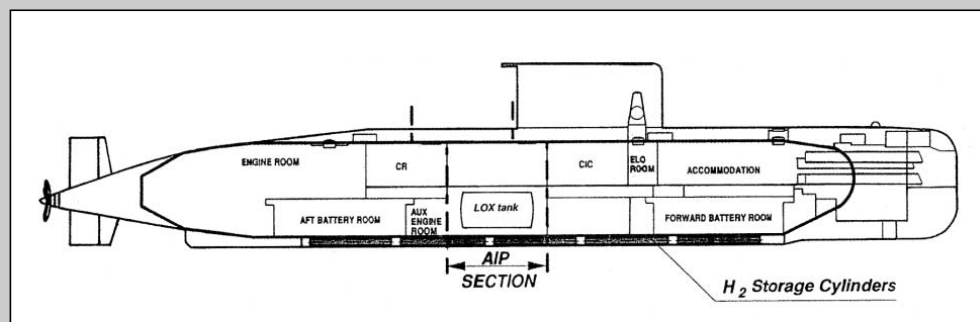
## KOREA POŁUDNIOWA

### W planach lotniskowiec!

Średnioterminowy program obrony kraju na lata 2010-2014 przewiduje wcielenie do służby lekkiego okrętu lotniczego zbudowanego we własnych stocznich. Jednostka ta ma być oparta na założeniach taktyczno-technicznych tzw. Sea Control Ship (SCS), opracowanego na początku lat osiemdziesiątych w Stanach Zjednoczonych. Koncepcja SCS została zrealizowana w praktyce przez Hiszpanię, której marynarka dysponuje bardzo udanym okrętem *Principe de Asturias*. Stocznie hiszpańskie powieliły zresztą ten sukces w postaci

Schemat modernizacji greckich okrętów podwodnych z sekcją napędu AIP.

rys. HDW





# Z ŻYCIA FLOT

eksportu nieco pomniejszonego okrętu dla Tajlandii (*Chakri Naruebet*).

Pierwsza koncepcja przyszłego lotniskowca, ukrytego pod symbolem CVV, rozpatrywana była już w roku 1994; dowództwo marynarki południowokoreańskiej poinformowało o tym własną opinią publiczną dopiero w 1996 r. W chwili obecnej trwają prace projektowe nad okrętem określanym jako typ **HDV 15 000**. Ma to być jednostka o wyporności rzędu 15 tys. ts, długości całkowitej 197 m, szerokości kadłuba 24 m i zanurzeniu 7,5 m. Napęd stanowią będą prawdopodobnie dwie turbiny gazowe LM 2500 pracujące na jeden wał śrubowy, tak jak ma to miejsce na okrętach klasy SCS. Głównym systemem broni będą oczywiście pokładowe statki powietrzne w ilości 15 do 18 maszyn. Grupa lotnicza obejmować ma samoloty pionowego startu i lądowania (VTOL), początkowo np. AV-8B „Harrier”, a później być może nawet F-35 (JSF) oraz nowoczesne śmigłowce morskie („Super Sea Lynx”, NH 90 itp.). Aktualnie nie znane są bliższe szczegóły odnośnie planowanych systemów uzbrojenia obronnego, wyposażenie elektroniczne, liczby załogi itd. Łączny koszt budowy lotniskowca HDV 15 000 szacowany jest na sumę 700-750 mln USD.

## TAJWAN

### Planowane niszczyciele rakietowe

Systematyczny wzrost potencjału marynarki wojennej ChRL, wzmocnionego ostatnio poważnie 2 niszczycielami rakietowymi typu *Sowremennyj*, uzbrojonymi w pociski rakietowe P-270 „Moskit” (3M80/80E /SS-N-22 „Sunburn”), spowodował pilną potrzebę wzmocnienia sił nawodnych Tajwanu.

Już na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych rozpoczęto na Tajwanie prace na własną fregatę obrony przeciwlotniczej w ramach programu Advanced Combat System (ACS). Jako bazową przyjęto wzmocnioną wersję fregaty *Cheng Kung/Kwang Hua*. Nowe okręty miały dysponować uzbrojeniem rakietowym w postaci rakiet plot. „Standard” SM-2, pocisków zop ASROC w pionowych wyrzutniach VLS Mk-4 oraz rodzimych pocisków przeciwokrętowych CSIST „Hsiung Cheng 2”. Prace nad programem przebrano w roku 1994, a w zamian podjęto starania o pozyskanie ze Stanów Zjednoczonych 4 niszczycieli

rakietowych typu *Arleigh Burke* wyposażonych w system AEGIS. Właśnie ten bardzo nowoczesny system stał się przysłowiową „kością niezgody”, bowiem USA nie były absolutnie skłonne udostępnić go Tajwanowi by nie komplikować bez potrzeby swych stosunków z kontynentalnymi Chinami.

W kwietniu 2001 roku rząd USA zaproponował Tajwanowi 4 niszczyciele rakietowe typu *Kidd* (notabene pochodzące jeszcze z zamówień szacha Iranu, a wycofane z czynnej służby w latach dziewięćdziesiątych). Amerykański pakiet obejmował również 8 klasycznych okrętów podwodnych, 12 samolotów P-3 „Orion” w wersji ASW oraz rakiety „Sub-Harpoon” i torpedy Mk 48 Mod. 4. Cena wszystkich niszczycieli wynosiła 800 mln. USD. Wprowadzenie tych jednostek do służby ma pozwolić na wycofanie z eksploatacji 7 przestarzałych, choć zmodyfikowanych niszczycieli typu *Gearing* (WJ-3). Tym samym szanse na pozyskanie przez Tajwan okrętów wyposażonych w system AEGIS oddaliła się po raz kolejny.

W tej sytuacji władze ROC postanowiły rozpocząć prace studyjne nad przyszłościowym projektem 4 nowych niszczycieli, z których pierwszy miałby zasilic flotę w roku 2012. W pracach tych oparto się na projekcie amerykańskiej jednostki, właśnie wspomnianego *Arleigh Burke* (DDG-51), uwzględniając jednak ograniczenia w zakresie importu najnowszej technologii z USA. Wobec tego w wersjach rozwojowych przyjęto zastosowanie w miejsce „zakazanego” systemu AEGIS

radarów AN/SPY-1F lub ITT Gilfillan AN/SPS-48E.

Przewiduje się, że seria 4 tego typu jednostek zostanie zbudowana przez stocznię w Stanach Zjednoczonych, a koszt pojedynczego niszczyciela rakietowego wyniesie około 1 mld USD.

Podstawowe planowane parametry taktyczno-techniczne nowego niszczyciela rakietowego: Wyporność pełna 9 000 t przy długości 152 m, szerokości 20 m i zanurzeniu 6,5 m.

Napęd stanowią mają 4 turbiny gazowe General Electric LM 2500 o łącznej mocy 105 000 KM, poruszające 2 nastawne śruby. Prędkość maksymalna 32 węzły, a zasięg 4 400 Mm przy 20 węzłach. Uzbrojenie artyleryjskie ma obejmować 1 działo uniwersalne kal. 127 mm L/54 Mk 45 Mod 1 lub 2 oraz 2 zestawy Raytheon „Phalanx” kal. 20 mm. Do zwalczania okrętów podwodnych przewidziano 6 wyrzutni torpedowych kal. 324 mm Mk 32 Mod 14 (2 x III) z torpedami pop Raytheon Mk 46 Mod 5, a także pionowe wyrzutnie (VLA) pocisków rakietowych ASROC. Podstawowe uzbrojenie ofensywne stanowić będzie 8 przeciwokrętowych pocisków rakietowych „Harpoon” (2 x IV), zaś do zwalczania celów powietrznych posłużą 2 pionowe wyrzutnie VLS Lockheed Martin Mk 41, każda z 32 stanowiskami pocisków plot. Raytheon „Standard” SM-2ER. Bogate wyposażenie elektroniczne ma obejmować radary AN/SPY-1D lub AN/SPY-1F względnie AN/SPS-48E oraz AN/SPS-67(V)3, nawigacyjny AN/SPS-64(V)9, kierowania ogniem AN/SPG-62, sonary

AN/SQQ-89(9V)6 SQS-53C i AN/SQR-19B. Jednostki mają posiadać 2 sześcioprowadnicowe wyrzutnie celów pozorowanych Mk 36 Mod 12 oraz „pułapki” torped AN/SLQ-25 „Nixie”.

Wypozażenie lotnicze ma stanowić śmigłowiec Sikorsky SH-60B/F LAMPS III.

Przewidywaną liczebność załogi nowego niszczyciela rakietowego marynarki wojennej Tajwanu szacuje się na około 300 marynarzy i oficerów.

## WIELKA BRYTANIA

### Niszczyciele Typ 45

W b.r. planowane było położenie stępki pod budowę pierwszego niszczyciela *Typu 45*, który będzie największym i najpotężniejszym niszczycielem obrony przeciwlotniczej jaki kiedykolwiek pełnił służbę w Royal Navy oraz największym wielozadaniowym okrętem nawodnym (wyluczając oczywiście lotniskowce i jednostki desantowe), jaki zasilili Royal Navy od czasów krążowników z II wojny światowej. Projektowana wyporność pełna nowego niszczyciela ma wynieść około 7 200 t, czyli więcej niż jakiegokolwiek inny uniwersalny okręt bojowy budowany dla Royal Navy od czasu krążowników typu *Tiger* z programu 1941, lecz ukończonych dopiero pod koniec lat pięćdziesiątych.

Gdy *Typ 45* wejdzie do służby w końcu dekady, zapewni on Royal Navy możliwości obrony przeciwlotniczej we większym zakresie niż obecnie eksploatowane niszczyciele *Typu 42*.

Głównym uzbrojeniem jednostek będzie wymyślny i morderczy

Amerkański niszczyciel *McFaul* (DDG-74) typu *Arleigh Burke*. Typ ten zostanie powielony w trochę zmienionej formie na zamówienie Tajwanu.







Principal Anti Air Missile System (PAAMS), który opracowano we współpracy z Francją i Włochami. PAAMS będzie służył okrętom Typu 45 do samoobrony oraz obrony towarzyszących im jednostek przed atakami istniejących obecnie i przyszłych przeciwokrętowych pocisków rakietowych wszystkich typów. Typ 45 będzie mógł operować również w strefie bezpośrednio przybrzeżnej, wykorzystując PAAMS do obrony z powietrza sił brytyjskich zaangażowanych w działania lądowe. System został zaprojektowany do obrony przed pociskami naddźwiękowymi, o dużych możliwościach manewrowych, odpalanymi pojedynczo lub salwami z różnych kierunków. PAAMS posiada możliwość kontrolowania różnych celów w powietrzu, z których każdym zajmować się będzie odrębnie, zapobiegając atakom na obrońców.

Typ 45 ma zastąpić pozostające jeszcze w służbie Royal Navy niszczyciele Typu 42, zaprojektowane jeszcze w latach sześćdziesiątych, a wprowadzone na uzbrojenie w dekadzie od połowy lat siedemdziesiątych do połowy lat osiemdziesiątych.

System nowego typu PAAMS to świeże spojrzenie, w którym główną rolę odgrywać będzie obrona okrętów przed potencjalnymi rakietami przeciwokrętowymi, których wejście do służby jest oczekiwane w najbliższej dekadzie i dzięki temu Typ 45 jest kilka generacji bardziej efektywny od Typu 42. Radar Sampson zintegrowany z systemem dowodzenia i kontroli, radar dalekiego zasięgu, system pionowych wyrzutni „Sylver” oraz bardzo szybkie i ruchliwe rakiety „Aster” 15 i 30 (kombinacja 48 sztuk), wszystko to razem czyni PAAMS o wiele potężniejszą i bardziej efektywną bronią od „Seadart”.

Typ 45 będzie również wyposażony w zestaw uzbrojenia umożliwiającego wykonywanie innych zadań. Będzie to armata do kal. 114 mm Mk 8 Mod 1 oraz śmigłowiec ZOP „Merlin” HM Mk1 lub „Lynx” HMA Mk 8. W skład wyposażenia nowego niszczyciela wejdzie także Surface Ship Torpedo Defence System, który pozwala na zabezpieczenie przed obecnymi i przyszłymi torpedami. Wielkość jednostek pozwoli na zaokrętowanie na pokładzie oddziału komandosów Royal Marine liczącego do 60 żołnierzy lub innego oddziału, według wykonywanego akurat zadania.

Przewiduje się zamówienie aż 12 niszczycieli Typu 45. Pierwszy

o nazwie **Daring** ma wejść do służby w 2007 r., drugi i trzeci to **Dauntless** i **Diamond**, które wejdą odpowiednio do 2009 r. Planowane nazwy 3 dalszy okrętów to **Duncan**, **Dragon** i **Defender**.

Podane obecnie pozostałe parametry taktyczno-techniczne są następujące: wyporność standardowa 5 800 ts, pełna 7 200 ts, długość kadłuba 151 m, szerokość maks. 20 m. Prędkość 29 węzłów, zasięg 7 000 Mm/18 węzłach, załoga około 190 ludzi.

## Nowe jednostki hydrograficzne

W połowie lat dziewięćdziesiątych flotylla jednostek hydrograficznych Royal Navy znajdowała się w opłakanym stanie, bowiem większość okrętów weszła do służby w latach 1965, 1968 i 1974, co oznaczało, że ich czas dobiegał kresu. W roku 1997 wycofano uczestnika wojny falklandzkiej *Hecla* (A 133), rozpoczynając tym samym proces wymiany. Jaskółką zmian było wprowadzenie do służby w tym samym 1997 zbudowanego przez Appledore Shipbuilders Ltd z North Devon *Scott* (H 131) o wyporności 13 500 t. Największej jednostki hydrograficznej krajów zachodnich, której wyposażenie techniczne oraz rotacyjny system pracy załóg umożliwiał prowadzenie prac na morzu przez 300 dni w roku.

Na wymianę dalszych jednostek brakowało środków, co jak widać nie jest tylko polską bolączką, więc biorąc pod uwagę, że prace wykonywane przez jednostki hydrograficzne mogą być wykorzystywane komercyjnie, rozważano nawet możliwość współfinansowania budowy nowych okrętów tego typu przez partnerów prywatnych w ramach Private Finance Initiative (PFI).

W marcu 2000 roku znana firma Vosper Thornycroft (UK) Ltd. z Southampton otrzymała zlecenie na budowę do roku 2002, dwóch kolejnych, nowych wielofunkcyjnych okrętów hydrograficzno-oceanograficznych, które otrzymały nazwy **Echo** i **Enterprise**. Ostatecznie Ministerstwo Obrony podpisało kontrakt na budowę 19 czerwca 2001 roku, a jego wartość opiewała na kwotę 130 mln funtów szterlingów. Jednym z istotnych podwykonawców jest wspomniana już wcześniej Appledore Shipbuilders Ltd, która wykonuje montaż jednostek z wazących 102 t sekcji kadłubowych przygotowanych przez Vosper Thornycroft w zadaszonym suchym doku w North Devon. Innym beneficjentem kontraktu jest również norweska firma



Wizja artystyczna brytyjskiego niszczyciela Typu 45.

rys. BAE Systems

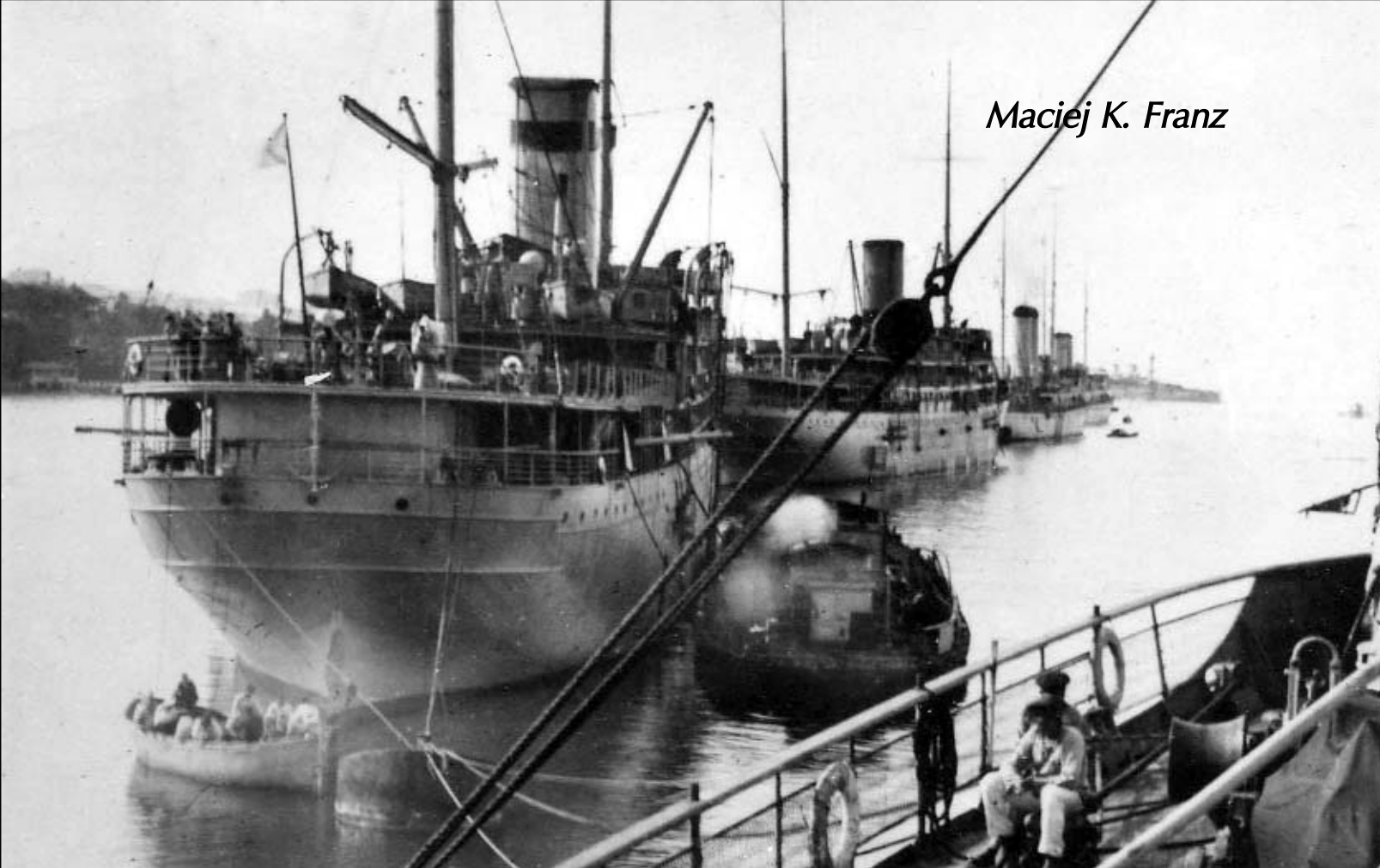
Kongsberg Simrad, z którą Vosper Thornycroft zawarł umowę na dostawę zintegrowanego wyposażenia elektronicznego dla obu jednostek i ich łodzi roboczych. System ten pozwala na przetwarzanie danych hydrograficznych i oceanograficznych bezpośrednio na morzu oraz przesyłanie ich do Biura Hydrograficznego w Taunton. W ramach dostaw na okręty trafią następujące urządzenia firmy Kongsberg Simrad: morski system przetwarzania informacji MDM 400, wielowiązkowe echosondy EM 1002 i EM 3000, jednowiązkowa echosonda EA 500, pracująca w 3 częstotliwościach, jednowiązkowa echosonda EA 400, podwodny system pozycyjny HiPAP 500, system synchronizacji czujników akustycznych SSU, system planowania hydrograficznego SPS, oraz specjalistyczne oprogramowania — Neptune przetwarzania

danych batymetrycznych, Triton klasyfikacji dna morskiego.

Wymiary jednostek są następujące: długość 90,0 m, szerokość 16,0 m, zanurzenie 5,50 m. Napęd diesel-elektryczny. Do samoobrony zamontowane zostaną cztery działka Oerlikon GAM-B01 kal 20 mm.

Przy projektowaniu okrętów uwzględniono wymogi cywilnych standardów, wykorzystując technologię Commercial Off-the-Shelf (COTS).

Stępkę pod budowę pierwszego okrętu położono 10 kwietnia 2001, zaś wodowanie i oficjalne nadanie nazwy *Echo* (H 87) nastąpiło 4 marca 2002 roku. Przewiduje się, że jednostka wejdzie do służby jesienią 2002, natomiast drugi z okrętów *Enterprise* (H 88) w lutym 2003, co pozwoli na zastąpienie starszych okrętów, które poszły już na złom w latach 2001-2002.



Rosyjskie okręty lotnicze *Imperator Aleksander I* i *Imperator Nikołaj*, dalej przed nimi widoczne rumuńskie krążowniki pomocnicze *Dacia* i *Imperator Traian*, Sewastopol 1917 r. fot. zbiory Władimir Zablockij

## Rosyjskie okręty lotnicze do 1941 r. cz. I

### Geneza okrętów lotniczych

Pojawienie się samolotu, a jeszcze wcześniej balonu, otwierało drogę dla uzyskania przez człowieka kolejnej przestrzeni, dotąd zamkniętej dla działań wojennych. Zdobycie punktu obserwacyjnego, tam gdzieś w chmurach, który pozwoliłby na rozpoznanie przeciwnika w nieznanym dotąd zakresie, musiał być pomysłem intrygującym ówczesnych dowódców. Zarazem pojawienie się takiej możliwości, wymuszało poszukiwanie środków zaradczych. Nowa broń, jak zwykle, powodowała poszukiwanie antybroni.

Rosja początków XX wieku, choć już nie tak potężna, pozostawała nadal mocarstwem na mapie politycznej świata. Jej flota wojenna, była poważnym argumentem, utrzymującym tę mocarstwowość. W marynarce carskiej nie brakowało ludzi zdolnych, dla których opanowanie przestrzeni i podporządkowanie ich celom wojennym, było wyzwaniem godnym uwagi i starań.

W Rosji Carskiej pierwszy pomysł bazowania samolotów na okrętach wojennych pojawił się w 1909 roku. Jego autorami byli dwaj oficerowie floty L. Macierewicz i M. Konakotin. Planowali oni przystoso-

wać wybrane okręty wojenne do przewożenia, na otwartym pokładzie, wodnosamolotów, które po spuszczeniu na wodę, najprawdopodobniej zastosowując jakieś, zamontowane dodatkowo dźwigi, miały wykonywać loty patrolowe i wspierające działania danego zespołu floty. Koncepcja ta, ówczesnie bardzo nowatorska, nie uzyskała realizacji praktycznej. Dopiero lata pierwszej wojny światowej i trwający w ich czasie wyścig zbrojeń morskich, spowodował powrót do koncepcji wykorzystania lotnictwa zaokrętowanego, a w efekcie powstania kilku bardzo ciekawych jednostek wojennych.

Dzieje rozwoju „floty” okrętów lotniczych cara Mikołaja II, poprzedzało powstanie i wprowadzenie do służby, jednej z ciekawszych konstrukcji okrętowych początku XX wieku, czyli krążownika II klasy Ruś, którą to jednostkę można określić jako krążownik balonowy. Jednostka ta powstała jako rzeczywista odpowiedź na koncepcję L. Macierewicza i M. Konakotina. Trudno okręt ten uznać za pełnowartościowy okręt lotniczy. Takowych był on tylko zapowiedzią.

Rosyjska marynarka wojenna charakteryzowała się i nadal ma to miejsce, koniecznością tworzenia faktycznie samo-

dzielnych zespołów flot wojennych. Wobec niemożliwości swobodnego regulowania pobytu odpowiednich okrętów, czy też ich zespołów na kolejnych akwenach. Morze Bałtyckie i Morze Czarne w latach poprzedzających I wojnę światową, można określić jako morza zamknięte. W efekcie okręty powstające w stocznich danego akwenu, najczęściej na nim już pozostawały, wiążąc z nim całą służbę. Dotyczyło to zasadniczo także okrętów lotniczych. Próbując więc prześledzić losy tej klasy okrętów w Rosji i ZSRR, trzeba każdy z tych akwenów traktować oddzielnie, w każdym razie do zakończenia I wojny światowej.

### Okręty Morza Czarnego

Działania mające na celu wykorzystanie rozpoznania powietrznego, rozpoczęto we Flocie Czarnomorskiej wraz z decyzją o przebudowie krążownika II klasy *Almaz*, przeniesionego na ten akwen z Morza Bałtyckiego w 1911 roku. Jednostka ta wybudowana została w latach 1902-03 w stoczni bałtyckiej w Sankt Petersburgu. Nowo wybudowana jednostka miała długość 111,4 metra, szerokość 13,3 metra, zaś zanurzała się na 4,9 metra. Okręt wypierał 3 285 ton. Jako napęd zastosowano dwie maszyny o łącznej mocy 7 950 KM, co pozwala-





ło mu osiągnąć prędkość maksymalną 19 węzłów. Załogę zaś miało stanowić 272 marynarzy i oficerów. Jednostkę uzbrojono w 4 działa 75 mm. Jednostka nie posiadała opancerzenia burtowego, zaś pokład pokryto pancerzem o grubości 76 milimetrów. Był to więc niezbyt duży krążownik, posiadający dość typowe uzbrojenie, przeznaczony raczej do wsparcia rozpoznaniem głównych sił floty. Pierwszym dowódcą tego okrętu został kapitan II rangi Iwan Iwanowicz Czagin. Okręt zdecydowano się przebazować początkowo na Ocean Spokojny. Nim rozpoczął rejs do swojej bazy docelowej, okręt był wizytowany przez cara Mikołaja II, który oglądał go 16 września 1903 roku. Jednostkę ostatecznie, w pierwszym okresie skierowano jednak na Morze Śródziemne, gdzie dołączyć miała ona do zespołu floty formowanego dla Oceanu Spokojnego pod dowództwem kontradmirała A.A. Wireniosa. Okręt opuścił Morze Bałtyckie pod koniec 1903 roku. Już w styczniu 1904 zawiązał do Tangeru, gdzie musiał przejść remont i postawiony został do doku. Przebywający w porcie okręt dogoniła wiadomość o wybuchu wojny z Japonią. Wobec ujawnionych wad i niedociągnięć konstrukcyjnych, które wymagały dalszego remontu, zdecydowano się okręt zawrócić na Bałtyk, w efekcie powrócił on do Kronsztadu. Okręt po przybyciu do swojego portu „macierzystego” i dokonaniu koniecznych napraw, został włączony w skład tworzonej II Eskadry Oceanu Spokojnego, która miała wzmocnić siły morskie Rosji na Dalekim Wschodzie w oparciu o decyzje podjęte przez cara w połowie 1904 roku. Ostatecznie jednostka, jako element zespołu krążowników wyruszyła z redy Rewla 11 października 1904 roku, po odbytej wcześniej wizytacji Mikołaja II całej II Eskadry. Okręt wraz z pozostałymi jednostkami zawiązał następnie do Lipawy i dopiero stamtąd podjął rejs na Daleki Wschód. Przejście przez Atlantyk, Morze Śródziemne, Kanał Sueski i Ocean Indyjski, odbyło się bez większych zakłóceń dla krążownika *Almaz*. Wchodząc do cieśniny koreańskiej okręt znajdował się w awangardzie sztyku bojowego zespołu wiceadmirała Rożestwieńskiego wraz z krążownikiem I klasy *Swietłana* i krążownikiem pomocniczym *Urał* prowadząc działania rozpoznawcze. Z pokładu właśnie *Almaza* dostrzeżono przeciwnika wylaniającego się na horyzoncie. Był to japoński krążownik *Izumi*, do którego otworzono ogień. W rozpoczynającej się bitwie *Almaz* znalazł się w zespole 2 dywizjonu krążowników pod dowództwem komandora Scheina, który zamykał wschodnią kolumnę

sztyku rosyjskiego. Główny bój rozegrał się oczywiście pomiędzy okrętami liniowymi obu stron, jednak także *Almaz* znalazł się pod ogniem przeciwnika. Trafiony dwoma pociskami okręt miał ranych i zabitych. Okręt cały czas prowadził ostrzał jednostek przeciwnika. Kierował nim kapitan II rangi Diaczkow, wobec śmierci pierwszego oficera artylerii, porucznika Moczalina. Wobec decyzji kontradmirała O. A. Enkwista odejścia krążowników na południe i zerwania przez nie kontaktu z przeciwnikiem, dowodzący *Almazem* Czagin podjął decyzję o skierowaniu jednostki na północ w stronę Władywostoku. Utrzymanie sztyku z jakimikolwiek jednostkami eskadry było coraz trudniejsze, więc dowódca, ze swoim oficerem nawigacyjnym Grigorowem musieli od tego momentu samemu decydować o kursie, by dostrzec do portu przeznaczenia. To właśnie Grigorow, był autorem koncepcji ucieczki w stronę brzegów Japonii, gdzie nie powinni ich oczekiwać przeciwnicy i dopiero w dalszej części marszu proponował skierowanie okrętu bezpośrednio na Władywostok. *Almaz* ruszył w swoją samotną eskapadę. Zespół maszynowni wyciągał z napędu wszystko co się tylko dało. W efekcie gdy okręt osiągnął 18 węzłów, w maszynowni zrobiło się gęsto od iskier i wszystko groziło łądą moment wybuchem. Jednostka jednak uchodziła przeciwnikowi. Noc minęła spokojnie i nazajutrz, tj. 28 maja o godzinie 11.30 okręt wszedł w tor wodny Władywostoku i niedługo potem wszedł do portu. Jako pierwszy przyniósł wiadomość o klęsce. Okręt w czasie bitwy trafiony został 29 pociskami japońskimi, sam zaś wystrzelił 346 granatów. Okręt stracił jednego oficera i czterech marynarzy, jedenastu zaś było rannych. Sukces jakim było przedarcie się do Władywostoku zostało docenione osobistym telegramem od cara Mikołaja II do załogi *Almaza* i pozostałych okrętów, a także nagrodami dla oficerów, zaś sam Czagin został uhonorowany orderem.

Okręt z tragedii Cuszimy wyszedł z honorem, można go było określić jako okręt szczęśliwy, a był to przecież dopiero początek jego służby.

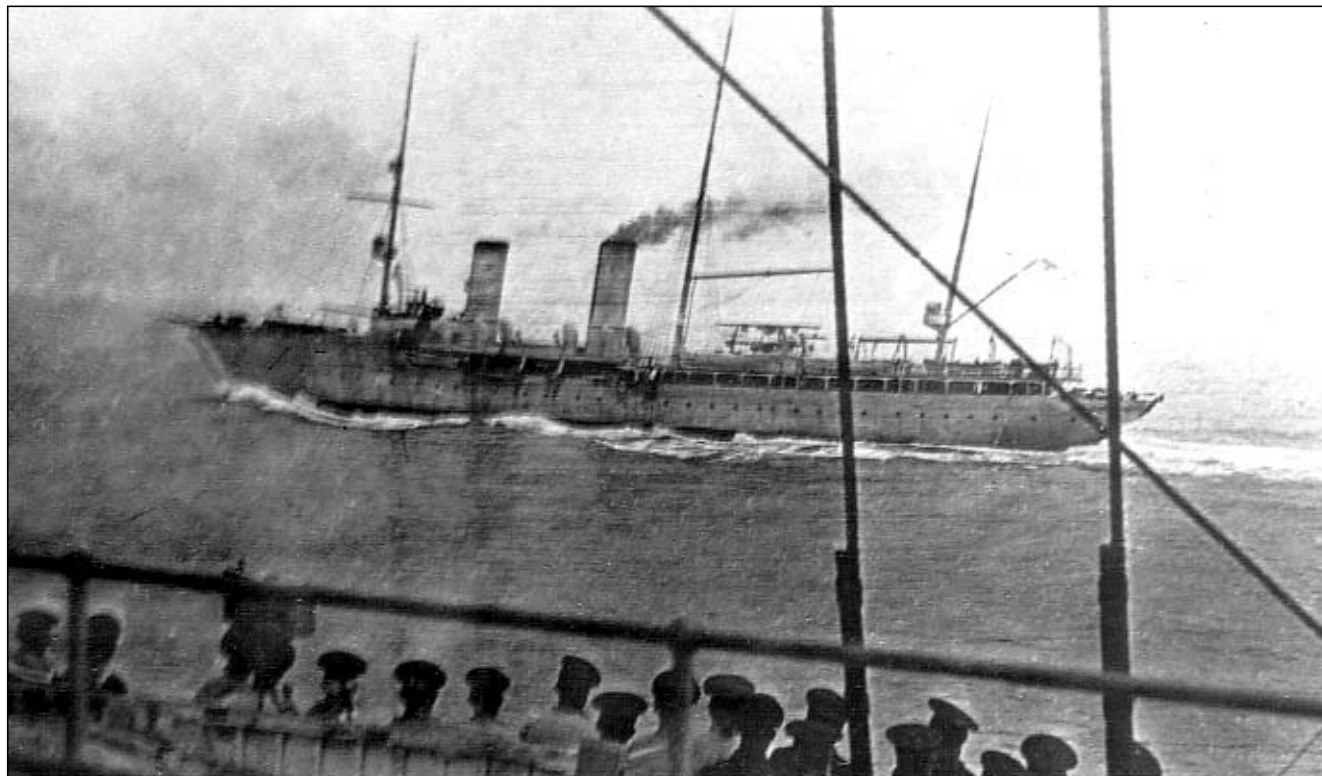
Po zakończeniu wojny okręt przebazowano na Morze Bałtyckie, w efekcie czego pobyt na Dalekim Wschodzie pozostał chwalębnym, ale jednak tylko epizodem. Przybył on wody dla siebie macierzyste już pod nowym dowództwem. Okręt po Czaginie przejął kapitan II rangi A. I. Ugrjumow. Okręt stacjonował w porcie kronsztadckim. W tym okresie jako krążownik II klasy uzbrojony był w 6 dział 75 mm i 6 działek 47 mm. Jednostka często brała udział w ćwiczeniach morskich zespołów

floty bałtyckiej. W 1906 roku okręt nie ominęły wydarzenia rewolucyjne, które przetaczały się wtedy przez całą Rosję. Nie spowodowały one jednak większych represji wobec załogi.

Pomiędzy lipcem a wrześniem 1907 roku okręt odbył rejs na Daleką Północ i przybył do Murmańska. Był to efekt koncepcji admirała F. W. Dybasowa, który planował stworzyć stały zespół floty rosyjskiej, na akwenach arktycznych. Przy okazji okręt miał sprawdzić na ile możliwe jest uzyskanie stałego połączenia pomiędzy akwenem atlantyckim i pacyficznym drogą na północy. Rejs ten, oraz intensywne wykorzystywanie okrętu w ostatnich latach spowodowały konieczność przeprowadzenia kapitalnego remontu. Po przeprowadzeniu tego remontu, 23 czerwca 1911 roku okręt pod nowym dowództwem, kapitana I rangi księcia Putiatina ruszył w rejs dookoła Europy, gdyż przebazowano go na Morze Czarne. Od tego momentu jego bazą macierzystą stał się port w Sewastopolu. Na Morze Bałtyckie nie miał on już nigdy powrócić.

Okręt po przebazowaniu wyposażono w siedem, nowych dział 120 mm o lufach długości 45 kalibrów, wyraźnie wzmacniając jego siłę ognia. W ramach tej samej przebudowy w 1912 roku podjęto prace dla zaokrętowania na nim wodnosamolotu, tworząc z niego hydrokrążownik. Był to efektem eksperymentów przeprowadzanych z bazowaniem, spuszczeniem na wodę i podnoszeniem z powrotem na pokład okrętu wodnosamolotu „Curtiss” prowadzonych przez porucznika G.A. Fridę. Pierwsze prace podjęto za zgodą admirała I. K. Grigorowicza na transportowcu *Dniestr*, gdzie powstał drewniany hangar mający pomieścić trzy wodnosamoloty. Ostatecznie jednak zdecydowano się podjąć przebudowę krążowników *Almaz* i *Kagul*. Prace ukończono jedynie na *Almazie*, pozostawiając *Kagul* klasycznym krążownikiem. W wyniku tej przebudowy na okręcie znalazły się 4 wodnosamoloty bazujące na pokładzie okrętu.

Rosja posiadała na Morzu Czarnym w momencie wybuchu I wojny światowej spore siły, niestety mocno przestarzałe. Ich głównym przeciwnikiem była flota turecka, wzmocniona niemieckimi okrętami Zespołu Śródziemnomorskiego, złożonego z krążownika liniowego *Goeben* i krążownika lekkiego *Breslau*. Formalnie okręty te Turcja kupiła, faktycznie cały czas pozostawały pod dowództwem niemieckich oficerów, służąc z niemieckimi załogami po turecką flagą. *Almaz* znalazł się w głównym zespole floty, uczestnicząc w większości jej działań podjętych prze-



Mały krążownik *Almaz* po przebudowie na okręt lotniczy.

fot. zbiory Władimir Zablockij

ciwko flocie tureckiej. Okręt uczestniczył w bitwie u przylądka Sarycz 18 listopada 1914 roku, działając wraz z pozostałymi krążownikami *Kagul* i *Pamiat' Mierkurija* jako zespół rozpoznania dla głównych sił liniowych. To właśnie jego załoga dostrzegła przeciwnika, tzn. niemieckie krążowniki pomiędzy 11.40 a 12.10. Głównej bitwie, czyli pojedynkowi artyleryjskiemu niemieckich jednostek z rosyjskimi okrętami liniowymi *Jewstafij*, *Ioann Zlatoust*, *Pantielejmon*, *Tri Swietitiela* i *Rostisław*, okręt z oczywistych względów się tylko przyglądał. Sama bitwa trwała krótko i została zerwana przez szybsze okręty niemieckie.

20 grudnia 1914 roku *Almaz* wyszedł ponownie w morze w zespole floty, w celu osłony operacji zaminowania rejonu cieśniny Bosfor i zablokowania portu Zonguldaku. *Almaz* wraz z okrętem liniowym *Rostisław* i 3, 4, 5 i 6 dywizjonem kontrtorpedowców osłaniać operację zablokowania Zonguldaku. 23 grudnia o godzinie 14.30 zespół ten skierował się w rejon akcji. Samo operacja zablokowania wrogiego portu przeprowadzona została w nocy z 23 na 24 grudnia i w dodatku wyraźnie pechowo. Przeznaczone do blokady stare parowce *Atos*, *Erna*, *Istok* i *Oleg* przy silnym wietrze panującym tamtej nocy uległy rozproszaniu, o 03.00 nad ranem wpadły pod działą *Breslau*, co spowodowało uszkodzenie *Olega* i późniejszą stratę *Atosa*. Dodatkowo w trudnych warunkach atmosferycznych

rycznych odnalezienie Zonguldaku okazało się niezwykle uciążliwe i to pomimo kilku prób ze strony rosyjskich kontrtorpedowców. Dodatkowo zaalarmowani Turcy prowadzili dość chaotyczny ogień z dział artylerii nadbrzeżnej, który jednak powodował dodatkowe zamieszanie w rosyjskim zespole. Ostatecznie parowce zatopiono gdzie popadło, a operację trzeba było uznać za nieudaną. *Almaz* uczestniczył w niej w sposób mało zaangażowany, a oficerów w największym stopniu angażowała obawa nagłego pojawienia się *Goebena*.

Na początku 1915 roku okręt został przebudowany na krążownik bazę wodorosamolotów, oficjalnie jako jednostka pomocnicza floty. Na jego pokładzie przenieszone były 4 wodorosamoloty, które miały działać jako dalekie oczy floty rosyjskiej, a także jako osłona przeciwpodwodna.

Już w marcu 1915 roku *Almaz* zgodnie z nowym przeznaczeniem wziął udział w rozpoznaniu rejonu Bosforu, przy okazji którego dokonano bombardowania tureckich instalacji brzegowych. Wodorosamoloty *Almaz* prowadziły tylko loty rozpoznawcze. W październiku tego samego wraz z drugim rosyjskim transportowcem wodorosamolotów *Imperator Nikołaj I*, *Almaz* działał na korzyść głównych sił floty, prowadząc rozpoznanie powietrzne wodorosamolotami, przy okazji działań u brzegów Bułgarii. Niestety same działania nie przyniosły żadnych efektów, a rozpoznanie lotnicze wobec trudnych warunków pogodowych

także pozostawiało wiele do życzenia. Dodatkowo sytuację skomplikowało pojawienie się okrętu podwodnego *UB 7*, którego skrytego podejścia w rejon zespołu rosyjskiego wodorosamoloty nie mogły wykryć.

W kwietniu 1916 roku *Almaz* uczestniczył w operacji desantowej wojsk rosyjskich na wybrzeżach Anatolii Wschodniej. Stanowił osłonę sił desantowych, razem z pozostałymi transportowcami wodorosamolotów działającymi na Morzu Czarnym. Po raz pierwszy flota rosyjska użyła okrętów lotniczych dla osłony konwoju morskiego, niezależnie od wysłanej także osłony ze strony okrętów liniowych. Cała operacja przebiegała spokojnie, zwłaszcza wobec braku przeciwdziałania ze strony floty tureckiej. Wodorosamoloty działające z pokładów okrętów rosyjskich, patrolowały i rozpoznawały rejony lądowania. Była to w praktyce ostatnia operacja tego okrętu, jako jednostki przenoszącej wodorosamoloty. Ten kolejny okres, w niezwykle barwnych dziejach jego służby, trwał stosunkowo krótko, bo raptem dwa lata.

Po dość intensywnym eksploataowaniu okręt wymagał remontu. Trafiał na niego do stoczni w Odessie, gdzie przebywał do sierpnia 1917 roku. Okręt po tym remoncie stał się flagową jednostką flotylli transportowej Morza Czarnego. W Odessie też okręt zaskoczyły wydarzenia rewolucji październikowej. W jego kajutach, przygotowanych dawniej dla goszczenia cara, te-



raz rozlokował się rada marynarzy Odessy. Na okręcie działał także trybunał rewolucyjny, w efekcie stawał się on świadkiem tworzenia nowej władzy. W styczniu 1918 roku *Almaz* stał się okrętem flagowym sił, które podjęły walkę z tworzącym się niepodległościowym siłom ukraińskim. Okręt przebazowano do Sewastopola, gdzie przeszedł kolejny, konieczny remont. Okręt wybudowany na początku wieku, w efekcie bardzo intensywnej służby, a zarazem nienajlepszego wykonania, z coraz większym trudem wypełniał swoje zadania. Okręt po remoncie znalazł się pod dowództwem niemieckim, co było efektem zawarcia przez Radę Komisarzy Ludowych, pokoju w Brześciu nad Bugiem z Cesarstwem Niemieckim. W efekcie tego jednostka wiosną 1919 roku przebazowana została do Konstantynopola, gdzie próbę jego przejęcia podjęła flota francuska, chcąc uczynić z niego okręt bazę dla swojego zespołu floty. Jeszcze w tym samym roku, okręt powraca do Sewastopola i tam wchodzi w skład Floty Wyzwolńczych Sił Południowej Rosji, jako krążownik pomocniczy.

We wrześniu 1920 roku dowództwo nad okrętem objął kapitan II rangi W. A. Grigorow, jak się miało okazać jego ostatni już dowódca. Nowy dowódca otrzymał rozkaz wyprowadzenia okrętu z bazy i przedostania się w rejon Gagry-Adler, by wraz z innymi okrętami ewakuować stamtąd dywizję kozacką Fostikowa. *Almaz* był w tej operacji okrętem flagowym, zaś jego dowódca odpowiadał za jej realizację. Ten ostatni, jak się miało później okazać, okres jego służby, był bardzo intensywny. Okręt częstokroć przewoził żołnierzy, działał na wodach gruzińskich, wspierał wojska ogniem artyleryjskim, przeciwdziałał oddziałom bolszewickim, a także zdołał zdo-

być turecką kanonierkę z ładunkiem przeznaczonym dla bolszewików. Załoga okrętu tworzona dość przypadkowo, z gimnazjalistów, studentów, często nie przygotowanych do służby na morzu, zdawała doskonale egzamin bojowy. Okręt ostatecznie powrócił na Krym, gdzie pozostawał jako jednostka podporządkowana wojskom Wrangla. W tym czasie Grigorow otrzymał awans na kapitana I rangi. To on przeprowadził okręt do Bizerty, gdzie przekazał go flocie francuskiej i zszedł wraz z całą załogą na ląd. Wszyscy zostali umieszczeni w obozie jenieckim. Okręt ciągle utrzymujący się na wodzie, został złomowany dopiero w 1934 roku.

\* \* \*

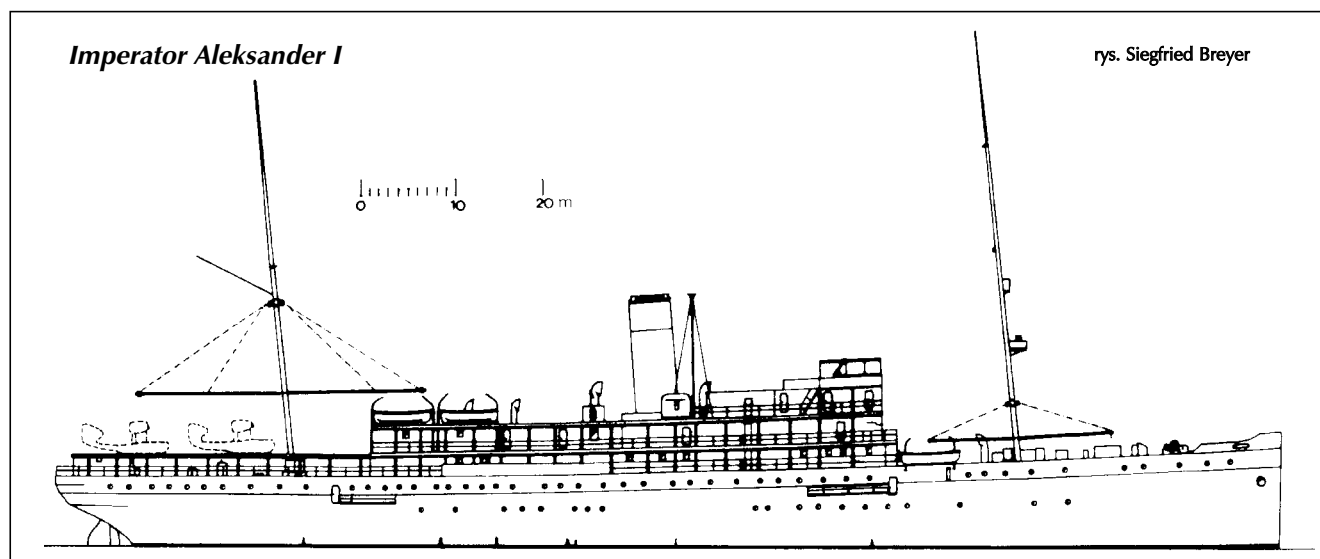
Obok tej niezwyklej jednostki na Morzu Czarnym w latach I wojny światowej, działały także i inne rosyjskie okręty lotnicze. Należały do nich transportowce wodnosamolotów *Imperator Aleksander I* i *Imperator Nikołaj I*. Były to statki pasażerskie wybudowane w 1913 roku w Anglii, które przejęła flota rosyjska i zmobilizowała je. Statki poddano przebudowie i na początku 1915 roku weszły do służby. W dniu 23 grudnia 1916 roku obie jednostki włączono w skład dywizjonu hydrokrążowników, oficjalnie jako okręty pomocnicze. Po przebudowie, przeprowadzonej na początku wojny, oba okręty wypierały około 9 240 ton i potrafiły wyciągnąć 15 węzłów, co przy wymiarach 117 x 15,4 x 6,2 m; było całkiem niezłym osiągnięciem. Obie jednostki uzbrojono w 6 dział 120 mm i 2 przeciwlotnicze działa 75 mm, a na ich pokładach znalazło się po 7-8 wodnosamolotów.

*Imperator Nikołaj I* wszedł do akcji już w marcu 1915 roku, osłaniając swoimi wodnosamolotami z powietrza działania

zespołu floty rosyjskiej pod wybrzeżem tureckim. 27 marca *Imperator Nikołaj I* wraz z hydrokrążownikiem *Almaz* wyszedł ze Sewastopola w ramach większego zespołu floty, kierując się w rejon Bosforu. Rankiem 28 marca oba okręty lotnicze znalazły się kilka mil od cieśniny. O godzinie 07.10 obie jednostki zastopowały na pełnym morzu i spuściły swoje wodnosamoloty na wodę. Gdy rosyjskie okręty liniowe podjęły bój z tureckimi bateriami nadbrzeżnymi, wodnosamoloty patrołowały wody cieśniny, a wobec braku okrętów tureckich na tych wodach, obrzuciły bombami obiekty tureckich instalacji wojskowych, które piloci uznali za prawdopodobne stanowiska artylerii nadbrzeżnej. Jednemu z wodnosamolotów udało się odnaleźć na wodach Bosforu, turecki kontrtorpedowiec *Samsun*, który zaatakował jedną bombą. Niestety spadła ona za rufą okrętu tureckiego. Ataku już nie ponowiono. Parę dni później, tj. 29 maja wodnosamoloty *Imperatora Nikołaja I* zbombardowały port Zonguldaku. 3 maja te same wodnosamoloty dokonały udanego nalotu na Stambuł, zaskakując obronę turecką. Dzień później użyto ich do zbombardowania Inady. W maju do *Imperatora Nikołaja I* i *Almaza* dołączył *Imperator Aleksander I* osłaniając główne siły floty w rejonie Bosforu. Intensywne wykorzystywanie okrętów lotniczych, dowodzi że dostrzegano ich potencjalne walory i to pomimo niewielkich odnoszonych przez nie sukcesów.

W czerwcu 1915 roku *Almaz* i *Imperator Aleksander I* osłaniały przejście najnowocześniejszego rosyjskiego okrętu liniowego na Morzu czarnym, tj. *Imperatrycy Marii* z Odessy do Sewastopola.

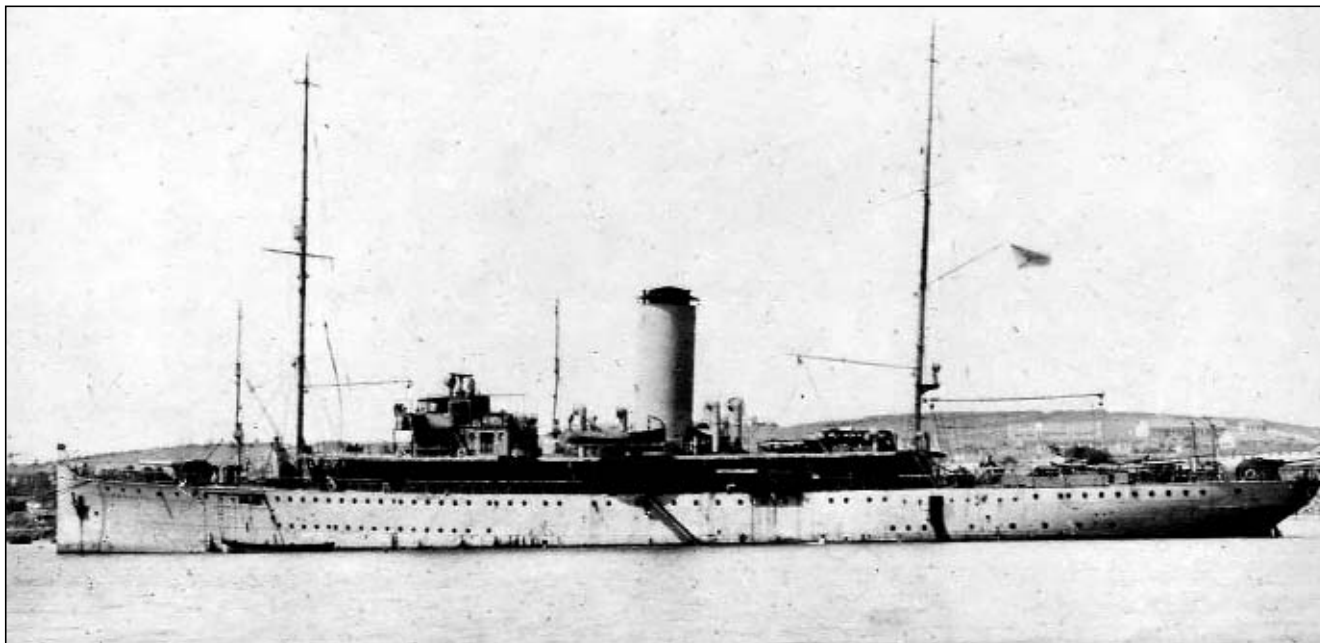
*Imperator Nikołaj I* i *Almaz* ponownie wyszły wspólnie w morze w październiku







# I WOJNA ŚWIATOWA



Transportowiec wodnosamolotów *Rumunia* w 1916 roku.

fol. zbiorów Władimir Zablockij

1915 roku, kierując się wraz z innymi jednostkami rosyjskimi w stronę wybrzeży tureckich. Podobnie jak w marcu i tym razem wodnosamoloty nie odniosły żadnych sukcesów. Taki sam rezultat uzyskiwały działania w rejonie wybrzeży bułgarskich (rejon Warny i Burgas).

Zdecydowanie najlepiej znaną, a zarazem najsłynniejszą operacją *Imperatora Nikołaja I* i *Imperatora Aleksandra I* był rajd w rejon Zonguldaku, w celu przerwania trasy przewozowej węgla kamiennego z tego portu do stolicy tureckiej. Akcję tę przeprowadzono w dniu 6 lutego 1916 roku. Oba okręty, po podejściu w rejon portu tureckiego, spuściły na morze swoje wodnosamoloty. Z 14 przetransportowanych w ten rejon maszyn, tylko 10 zdołało wystartować. Wodnosamoloty dotarły nad port turecki nie niepokojone i pomimo trudnych warunków atmosferycznych, przy faktycznym braku przeciwdziałania obrony zrzuciły 38 bomb o łącznej masie 368 kg. Pozwoliło to zatopić turecki parowiec *Irmingrad* i 4 kutry oraz uszkodzić linię kolejową i urządzenia portowe. Jak na skromne siły wykorzystane do tej akcji osiągnięto znaczący sukces. W czasie powrotu z tej operacji *Imperator Aleksander I* był nieskutecznie atakowany przez niemiecki okręt podwodny *UB 7*. Był to efekt zastosowania przez zespół rosyjski stałego rozpoznania lotniczego, prowadzonego przez dwa wodnopławce, z których to właśnie jeden zauważył wrogi okręt podwodny i w wyniku przeprowadzonego na niego ataku zmusił go skrycia się pod wodą i zaniechania ataku na okręty rosyjskie.

Powyższy sukces spowodował, że okręty lotnicze były intensywnie wykorzystywane także i w następnych miesiącach wojny. W kwietniu 1916 roku *Imperator Nikołaj I*, *Almaz* i *Imperator Aleksander I* eskortowały konwoje przewożące rosyjskie oddziały do portu Rize położonego na północy Turcji, co było związane z operacją desantową. 17 wodnosamolotów, które wtedy znajdowało się na ich wyposażeniu prowadziło rozpoznanie nie tylko podczas przejścia konwojów przez Morze Czarne, co miało uchronić je przed atakami niemieckich okrętów podwodnych, ale także prowadziły rozpoznanie rejonu lądowania, działając już na korzyść walczących wojsk lądowych. W miesiąc później takie same zadania, ale już samodzielnie spełniał *Imperator Aleksander I* w rejonie Trapezuntu. Działania osłonowe konwojów wojska prowadzone były aż do końca czerwca.

Flota rosyjska w drugiej połowie 1916 roku prowadziła nadal aktywne działania na Morzu Czarnym. Jedną z takich akcji była operacja przeciwko bazie floty austro-węgierskiej w Warnie. 25 sierpnia zespół rosyjskich okrętów lotniczych dokonał, przy pomocy swoich wodnosamolotów, nalotu. Tym razem nie obyło się bez przeciwdziałania, w efekcie czego doszło do bitwy powietrznej nad Warną, w efekcie której rosyjskie maszyny zestrzeliły 3 samoloty wroga tracąc jeden wodnosamolot. Zatoniony został także rosyjski torpedowiec.

Aktywne działania rosyjskich okrętów lotniczych powodowały poważne zaniepokojenie zwłaszcza w dowództwie floty austro-węgierskiej. Stąd unieszkodliwienie rosyjskich jednostek stało się jednym

z podstawowych zadań, zwłaszcza dla jej lotnictwa. Efektem tego była bitwa powietrzno-morska, która rozegrała się we wrześniu 1916 roku. Celem dla samolotów austro-węgierskich stał się *Imperator Nikołaj I*. Okręt atakowany przez znaczne siły lotnicze, obrzucony został 28 bombami. Żadna z nich nie trafiła w okręt bezpośrednio, co było efektem dobrego wyszkolenia rosyjskich marynarzy z jednej strony, a małego austro-węgierskich z drugiej. Pomimo tego, niedaleko okrętu wybuchy bomb spowodowały jednak wiele uszkodzeń, w efekcie tego okręt musiał zostać odesłany do Sewastopola.

Działalność floty rosyjskiej na Morzu Czarnym w znacznym stopniu ograniczył wybuch rewolucji lutowej w 1917 roku. Okręty *Imperator Nikołaj I* i *Imperator Aleksander I* otrzymały nowe nazwy. 11 maja 1917 roku *Imperator Aleksander I* przemianowany został na *Republikaniec*, zaś 18 maja *Imperator Nikołaj I* otrzymał imię *Awiator*. Okręty nie wychodziły już tak często z bazy. *Awiator* uczestniczył jeszcze w jednej z ostatnich akcji floty rosyjskiej, w ramach której w dniach 24-25 maja 1917 roku zbombardował, wykorzystując do tego swoje wodnosamoloty, Synopę.

Oba rosyjskie transportowce wodnosamolotów, *Republikaniec* i *Awiator* w 1919 roku przejęte zostały przez flotę francuską i pod jej banderą jako okręty pomocnicze, już bez wyposażenia lotniczego pływały do 1942 roku, kiedy to obydwa zatонуły.

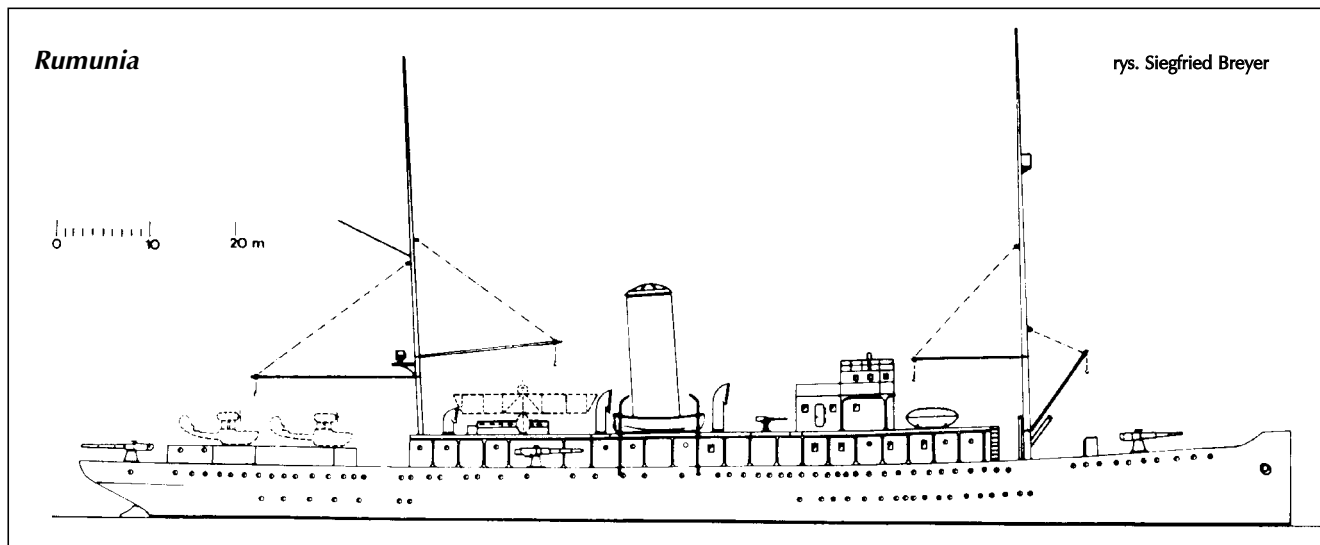
\* \* \*

Flota rosyjska na Morzu Czarnym, posiadała jeszcze jeden okręt lotniczy w cza-



**Rumunia**

rys. Siegfried Breyer



sie I wojny światowej. Był to transportowiec wodnosamolotów, czasami klasyfikowany jako hydrokrążownik(?) *Rumunia*. Ten eks-rumuński statek pasażersko-transportowy, w 1916 roku został przez swojego armatora sprzedany Rosji. Podlegał przebudowie i został włączony w skład Floty Czarnomorskiej, jako okręt pomocniczy. Jak statek wodowany był w 1905 roku, wypierał 4 500 ton i posiadając wymiary 106,2 x 12,3 x 5,7 metra; rozwijał 18 węzłów. Po przebudowie, już znajdując się w składzie floty rosyjskiej uzbrojony był

w 4 działa 152 mm o lufach długości 45 kalibrów, w 1 działo przeciwlotnicze 75 mm i 7 wodnosamolotów. W 1918 roku okręt zwrócony został, w stanie rozbrojonym, poprzedniemu właścicielowi i odesłany do Rumunii.

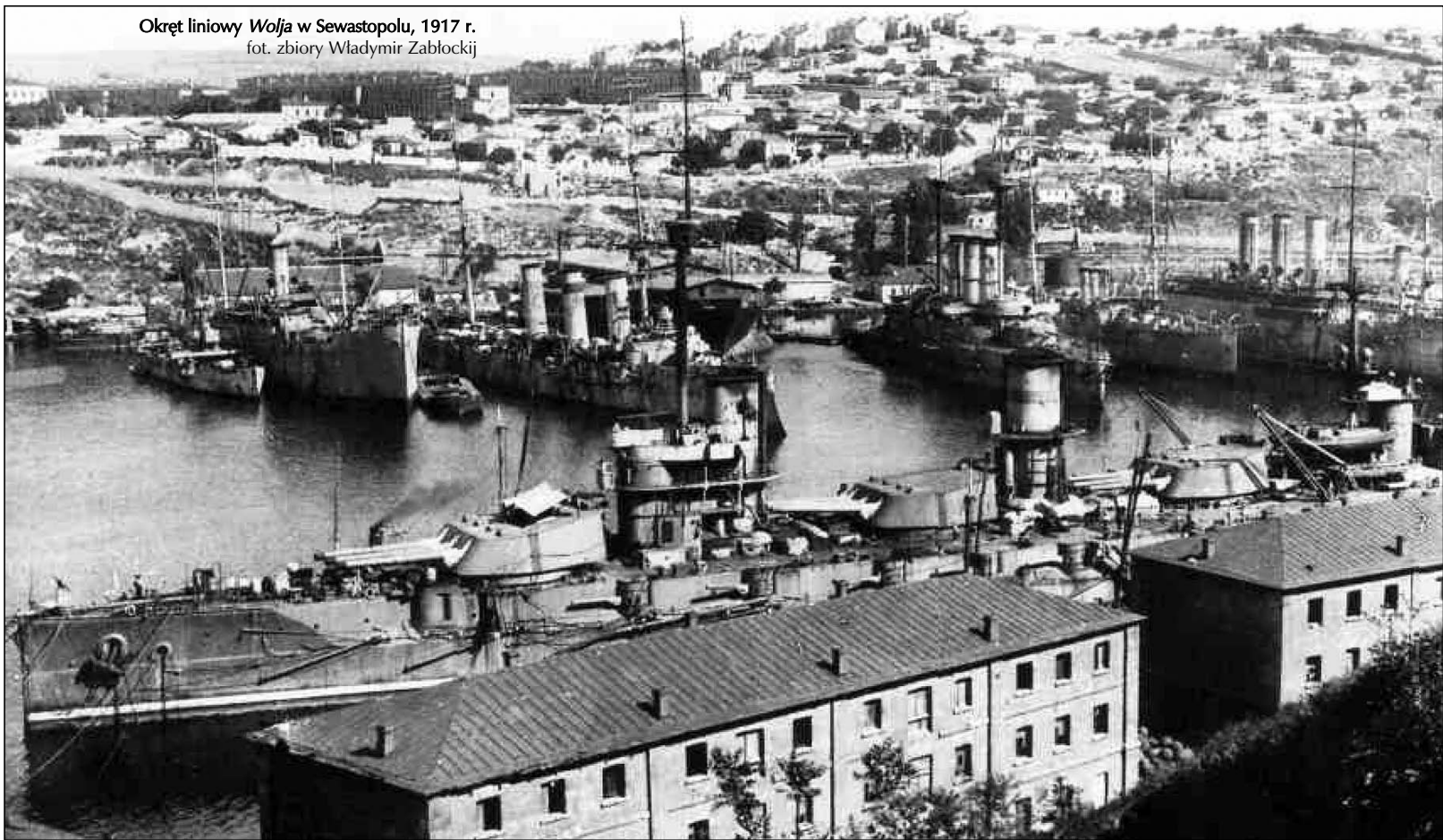
Duże zasługi jakie okręty lotnicze oddały flocie rosyjskiej na Morzu Czarnym, spowodowały że po stronie państw centralnych powstał plan przebudowy na okręt lotniczy (bazę wodnosamolotów) kadłuba budowanego w Nikołajewsku okrętu liniowego *Imperator Nikołaj I*, któ-

ry zajęty został przez wojska niemieckie w czerwcu 1918 roku. Prac jednak nigdy nie podjęto, zaś po zajęciu Nikołajewski przez Armię Czerwoną porzucony kadłub czekał ostatecznie na złomowanie aż do 1927 roku. Był to niewątpliwie ostatni akord działań okrętów lotniczych na Morzu Czarnym w I wojnie światowej. Trudno było się spodziewać, że na następny okręt tego typu na tym akwenie trzeba będzie poczekać aż do drugiej połowy XX wieku.

(ciąg dalszy nastąpi)

## FOTOKOLEKCJA

Okręt liniowy *Wolfa* w Sewastopolu, 1917 r.  
fot. zbiory Władimir Zablockij



Niszczyciele *Almirante Guise* i *Almirante Villar* w Callao w 1935 roku. Z prawej strony widoczny krążownik *Almirante Grau* (lub *Coronel Bolognesi*).  
fot. Archivo Historico de Marina

**Leonid G. Baszkirow** (Ukraina)  
**Andres Valdre** (Finlandia)  
**Nikołaj W. Mitiuckow** (Rosja)  
**John A. Rodriguez** (Peru)



## Niszczyciele *Spartak* i *Awtroil* cz. V

### Rejs do Peru

Ponieważ stosunki między Kolumbią a Peru pozostawały nadal bardzo napięte opracowano plan przerzucenia okrętów do nowej „ojczyzny”. W odpowiedzi na peruwiańskie zakupy Kolumbia nabyła w Portugalii 2 nowoczesne niszczyciele brytyjskiego projektu *Antioquia* (eks-*Douro*) i *Caldas* (eks-*Tejo*). W swej pracy Scheina twierdzi, że dla zapobieżenia przejścia tych okrętów do Kolumbii powstał plan w myśl którego *Villari* i *Guise* miały przez kilka miesięcy patrolować wody Morza Karaibskiego. Jako bazy zaopatrzeniowe proponowano Martynikę i Trynidad. Z różnych przyczyn do realizacji planu przechwycenia okrętów nie doszło i oba kolumbijskie niszczyciele dotarły na miejsce przeznaczenia bez żadnych incydentów.

Dla zabezpieczenia przejścia z Europy sformowano Zgrupowanie Niszczycieli pod dowództwem kmdr Tomaso Pisarro w skład którego weszły *Guise*, *Villar* oraz zbiornikowiec *Parinias*. Zgodnie z rozkazem sztabu marynarki Peru (Operacja No 4 z 3.07.1933. Archiwum marynarki wojennej arkusz No 03) w dniu 8 lipca *Parinias* miał wyjść w morze zabierając załogi, paliwo i zapasy dla obu niszczycieli by trasą przez Kanał Panamski skierować się do Europy. Z Europy oddział miał skierować się do Para (Brazylia) by połączyć się z jednostkami Wysuniętego Oddziału Atlantyckiego pod dowództwem kmdr Hector Mercado, składającego się z krążownika *Almirante Grau*

oraz okrętów podwodnych *R-1* i *R-4*. Następnie oba niszczyciele wraz z *Parinias* miały skierować się do Port of Spain by trasą przez Kanał Panamski osiągnąć Callao. Życie spowodowało jednak, że plan ten został poważnie zakłócony.

Kompletowanie szkieletowych załóg przeciągnęło się w czasie z powodu długotrwałego przygotowywania i uzgadniania spisów, tak że *Parinias* z 14 oficerami i 60 marynarzami na pokładzie mógł opuścić Callao dopiero 8 lipca by osiągnąć Tallin 20 sierpnia 1933 roku.

Do tego czasu dokonano przeglądu obu niszczycieli, a w doku zbadano podwodną część ich kadłubów. Prace te przeprowadzono pod kierownictwem kmdr Fadre, który ponownie przybył do Tallina w początkach sierpnia 1933 oraz eksperta z firmy Vickers, pełniącego funkcję doradcy technicznego.

Nie bacząc na trudności ze skompletowaniem załóg wprowadzono w życie kontraktowe warunki zakupu (zawarte z firmą Vickers jako pośrednikiem). W celu oceny stanu siłowni przeprowadzono próby w morzu na trasie z Zatoki Tallińskiej przez cieśninę Suuripi do Paldiski i z powrotem. Zgodnie z informacjami w dniu 22 sierpnia *Villar* uzyskał maksymalną prędkość 30,1 węzła, a *Guise* — 31,5 węzła. Niestety w czasie prób doszło do nieszczęśliwego wypadku, jeden z marynarzy wypadł za burtę i utonął. W dniu 23 sierpnia o godz. 19.45 niszczyciele oficjalnie przekazano Peru, a na następny dzień 24 sierpnia

wyznaczono ceremonię podniesienia nowej bandery.

Ponieważ niszczyciele nie posiadały pełnej załogi, a czas naglił, postanowiono w pierwszym etapie przerzutu do Wielkiej Brytanii pozostawić na okrętach estońskich marynarzy, zaś peruwiańskich oficerów wykorzystać jako dublerów. W ten sposób można byłoby zapewnić częściowe przekazanie umiejętności i doświadczeń w obsłudze systemów pokładowych. Sytuację komplikował fakt, że ani Peruwiańczycy ani Estończycy nie znali języka swoich kolegów. Poza tym okazało się, że przydzielony przez stronę estońską tłumacz Georgij Miagede, który przez wiele lat mieszkał w Brazylii znał jedynie język portugalski, podczas gdy Peruwiańczycy posługiwali się hiszpańskim. W końcu jednak dzięki słusznej dawce piwa obie załogi szybko znalazły wspólny język.

W dniu 2 września o godz. 16.30 z udziałem licznej publiczności nastąpiła ceremonia wyjścia niszczycieli w morze. Wiele Estonek, żegnając okręty machało rękoma i rzucało kwiaty, co wynikało z faktu, że na ich pokładach znajdowało się 2 estońskich oficerów i 28 marynarzy. Po opuszczeniu Tallina trasą przez Kanał Kiloński okręty w dniu 6 września dotarły do portu Gravensund (na Tamizie poniżej Londynu). W porcie tym nastąpiło spotkanie z *Rimac* (który dotarł tydzień przed niszczycielami), na pokładzie którego znajdowali się kadeci szkoły marynarki wojennej 5 i 6 kursu. Dzięki temu załogi okrętów zostały ostatecznie ukompleto-





wane, dzięki czemu 10 września Estończycy mogli powrócić do kraju.

24 września niszczyciele oraz *Rimac* wyszły w morze. W Biskajach niewielki zespół przeżył sztorm, w trakcie którego doszło do awarii maszyn na *Villar*. Kolejnym portem na trasie był El Ferrol, gdzie na *Villar* przeprowadzono pokazowy remont silowni, tak by załoga mogła zaznajomić się z jej konstrukcją i poznać podstawowe mankamenty. Następnym przystankiem był Santa Cruz de Tenerife (Wyspy Kanaryjskie), które okręty osiągnęły 17 października, po czym St. Vincente, gdzie dowódcy otrzymali nowy rozkaz, automatycznie zmieniający pierwotny plan przetrzutu. Zespół miał skierować się do Iquitos by połączyć się z krążownikiem *Lima* i torpedowcem *Tennente Rodriguez* stanowiącym oddział floty Amazonii. Przyczyną takiej decyzji była konieczność uzyskania przewagi nad kolumbijską marynarką wojenną. Wspomniany krążownik (a faktycznie kanonierka) *Lima* i torpedowiec *Tennente Rodriguez* były jednostkami niewielkimi, które mogły operować na płycznach, tymczasem niszczyciele mogły działać na środkowym biegu rzeki, dzięki czemu w przypadku wojny mogły okazać się szczególnie cenne jako pływające baterie na podejściach do Iquitos.

Okręty przybyły do Belem-do-Para (Brazylia) w dniu 9 listopada i połączyły się z parowcem *Perene*, a 21 grudnia ruszyły do Iquitos. Interesujące, że na pokładach niszczycieli odkryto na środku oceanu 6 pasażerów na gapę, których dopiero w Brazylii udało się przekazać na brzeg.

Niektórzy członkowie załogi *Lennuk*, teraz już w cywilnych ubraniach obok Peruwiańczyków. Po środku siedzi nowy, czarny kucharz niszczyciela.

fot. „Miiniristlejan Lennuk ja Wambola”



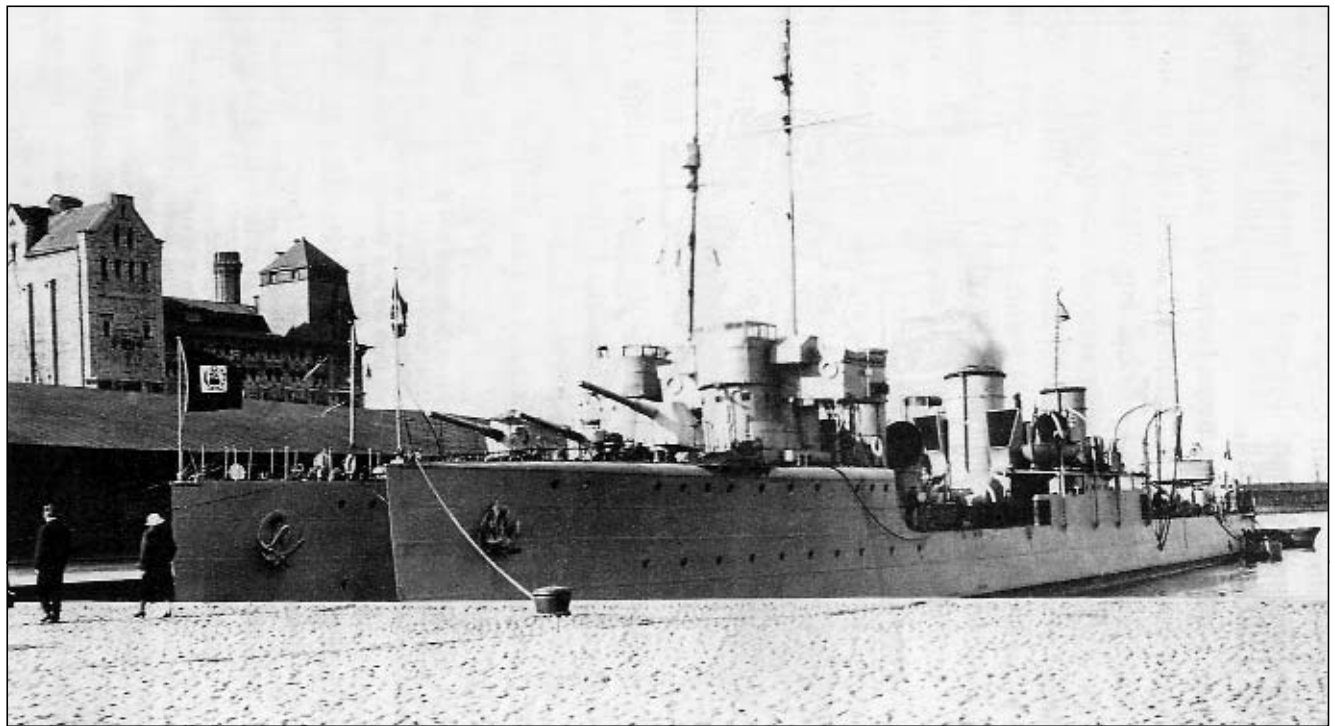
*Lennuk* w marszu z Peruwiańczykami na pokładzie.

fot. „Miiniristlejan Lennuk ja Wambola”



Inne ujęcie obu niszczycieli pod peruwiańską banderą wykonane Tallinie.

fot. „Miiniristlejan Lennuk ja Wambola”





## OKRES MIĘDZYWOJENNY



Pod nową banderą, na drugim planie peruwiański zbiornikowiec *Parinias*.

fot. Archivo Historico de Marina

W tym czasie w Rio de Janeiro rozpoczęto rozmowy pokojowe o statusie Leticii (spornego terytorium o powierzchni około 10 tys. km<sup>2</sup> na pograniczu obu państw, bogate w kauczuk, drzewa chininowe i ropę naftową), przekazujące sporny obszar pod zarządek Ligi Narodów. Okręty dotarły do

miejsca przeznaczenia w dniu 3 stycznia 1934 roku, a już 24 maja doszło do dyplomatycznego rozstrzygnięcia konfliktu z Kolumbią. W tej sytuacji dalsza obecność niszczycieli w Amazonii przestała być niezbędna i jednostki otrzymały rozkaz przejścia do Callao. Pokonanie trasy do Belem-do Para,

a następnie do Port of Spain i Fort-de France (Martynika), gdzie okręty postawiono na dok w celu oczyszczenia i remontu podwodnej części kadłuba, zajęło 44 dni. Po pokonaniu Kanału Panamskiego i uzupełnienia 2 lipca paliwa w Talare, ostatecznie niszczyciele osiągnęły Callao 5 lipca 1934 roku.

W czasie przejścia z Tallina do Iquitos, a następnie z Iquitos do Callao wyszły na jaw pewne niedoskonałości konstrukcji niszczycieli, nie tyle nawet natury technicznej ile socjalno-bytowej. Zbudowane do służby w chłodnym klimacie okręty nie zostały wyposażone w komory chłodnicze, a system wentylacyjny nie spełniał swoich zadań, stąd też służba w klimacie tropikalnym wymagała od załogi sporej wytrzymałości. Tym nie mniej jednak Peruwiańczycy wyrażali się chwalebnie o niszczycielach, wysoko ceniąc ich bojowe możliwości.

W roku 1935 od stycznia do marca peruwiańskie okręty znajdowały się w kampanii u ojczystych wybrzeży. Wraz z *Almirante Grau*, *Rimac*, *R-3* i *R-4* odwiedziły porty Chimbote, Talara, Puerto Pizarro, Salaverry, Salinas, Lomas, San Nicolas, San Juan, Bahia Independencia i Parakas.

W następnym roku niszczyciele znajdowały się w kampanii wraz z *Almirante Grau* i zbiornikowcem *Parinias*. Okręty przeszły do Balboa i Panamy, gdzie zostały dokowane dla niezbędnego remontu. Po powrocie do służby jednostki wykonały ćwiczebne strzelanie do celów brzegowych. Poza tym w październiku *Villar* kontynuował strzelanie na zatoce Salinas.

W kolejnym roku prowadzono rejsy szkoleniowe w czasie których okręty dotarły aż do Talcahuano (Chile), gdzie zostały dokowane w celu oczyszczenia podwodnych części kadłuba, zaś do służby ponownie powróciły w maju. W okresie listopad-grudzień niszczyciele uczestniczyły w strzelaniach w zatoce Salinas.

W okresie styczeń-luty 1938 okręty przeprowadziły rejs szkolny wzdłuż północnego wybrzeża do Talara. Resztę roku *Villar* pozostawał w Callao.

Nowy 1940 rok minął również na pływaniach na północy, gdzie niszczyciele wraz z *Almirante Grau* i *Coronel Bolognesi* odwiedziły porty Sorritos, Puerto Pizarro, Talara, Paita, Sechura, Islas Lobos de Terra, Pimentel, Chikama, Chimbote i Huacho, kończąc kampanię strzelaniami w Salinas i Huacho.

### Konflikt z Ekwadorem w roku 1941. Ostatnie lata służby

W roku 1830 we władanie Ekwadoru, który oderwał się od Wielkiej Kolumbii, dostały się północno-wschodnie terytoria,





które następnie zajęli Peruwiancy. Poczynają od roku 1882 ziemie te stały się powodem stałych granicznych niesnasek. W 1936 podjęto dyplomatyczną próbę uregulowania sporu, delegacje obu państw zebrały się w Waszyngtonie, jednak wiele przyczyn wpłynęło na to, że z dialogu nic nie wyszło. Trwające rok rozmowy nie doprowadziły do delimitacji granicy, wobec czego strony postanowiły rozwiązać konflikt drogą zbrojną. W lipcu 1941 Ekwadorczycy przeprowadzili szereg ataków na peruwiańskie terytorium, napotykać jednak na zdecydowany opór.

W tym czasie główne siły marynarki wojennej Peru na Pacyfiku składały się z krążowników *Almirante Grau* i *Coronel Bolognesi*, niszczycieli *Almirante Villar* i *Almirante Guise*, 4 okrętów podwodnych typu *R* oraz szeregu jednostek pomocniczych. Przy zdecydowanej przewadze nad siłami przeciwnika, peruwiańskiej eskadrze postawiono następujące zadania:

- ochrona rejonu morskiego, włączając wybrzeże do Sorritos i cieśniny Hambeli
- zabezpieczenie nadmorskiego skrzydła sił lądowych
- zwalczanie morskich przewozów przeciwnika między prowincją El Oro a Guayaquil, które mogły być prowadzone trasą przez wspomnianą cieśninę
- ostrzał artyleryjski obiektów wojskowych i ważnych strategicznie rejonów, takich jak rafineria w Villar.

Eskadra po wyjściu z Callao, rozpoczęła operację zgodnie z powyższym schematem. 7 lipca *Almirante Villar* wyszedł na patrol do Sorritos. Na pokładzie znajdował się kierujący operacją kmdr Mariano Melgara,

który zszedł 9 lipca w Talara. W tym samym dniu do portu wszedł zbiornikowiec *Parinas*. Niszczyciel pozostał w Talara do 23 lipca, po czym otrzymał rozkaz przeprowadzenia rozpoznania i patrolowania granicy w rejonie Puerto Pizarro.

W dniu 25 lipca dowódca eskadry wydał rozkaz dowódcy Grupy Północnej wysłania okrętu w celu przechwycenia ekwadorskiego konwoju wiozącego zaopatrzenie do Puerto Bolivar (prowincja El Oro). Do wykonania tego zadania wyznaczony został *Almirante Villar*.

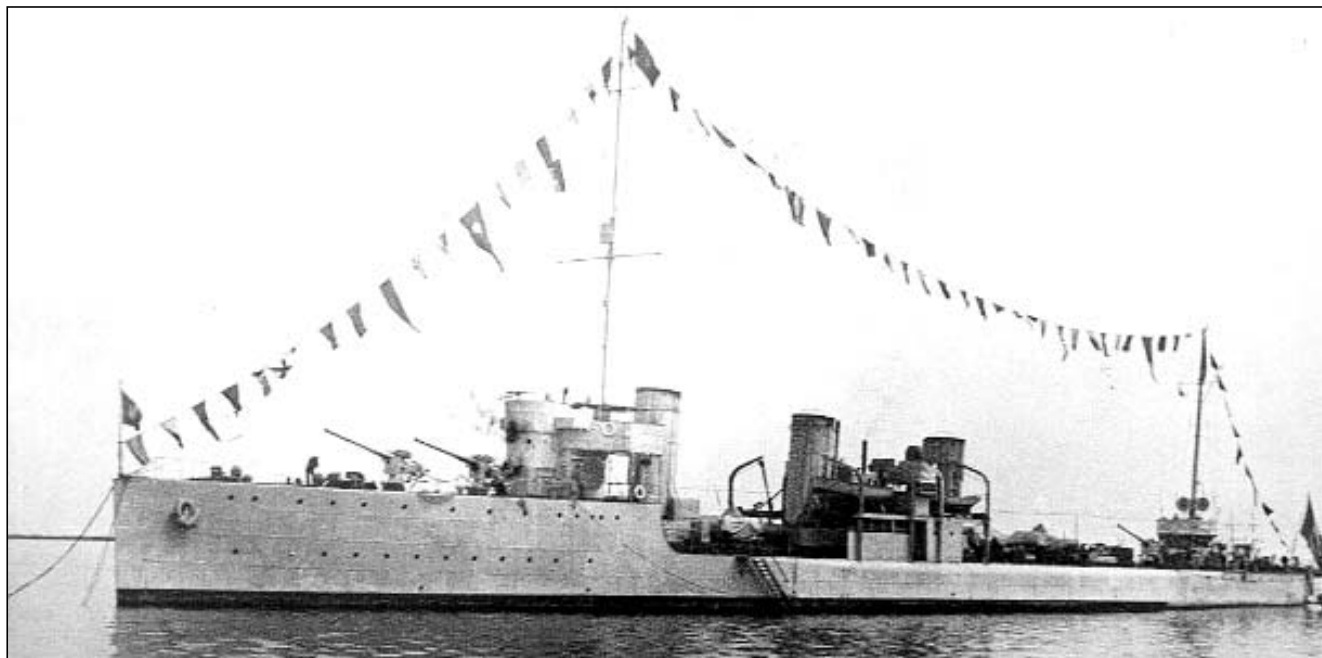
Zgodnie z zapisami dziennika pokładowego (wszystkie dane — godziny i daty, pochodzą z dziennika pokładowego *Almirante Villar* z roku 1941, przechowywanego w Bibliotece Centralnego Archiwum Marynarki Wojennej Peru). *Almirante Villar* opuścił Puerto Pizarro 25 lipca o godz. 07.29 i z prędkością 14 węzłów skierował się na północ. O godz. 10.55 wszedł na wody Ekwadoru, w związku z czym na pokładzie ogłoszono alarm bojowy. O godz. 11.03 zauważono okręt przechodzący cieśninę Hambeli z południa na północ. Silna refrakcja (odbicie promieni słonecznych) utrudniała obserwację, do tego stopnia, że nie można było określić ani typu ani przynależności państwowej jednostki, tym bardziej, że nie niosła ona żadnej bandery. *Almirante Villar* zwiększył prędkość i podszedł na odległość około 6 000 m. Jednostka, która została wówczas zidentyfikowana jako ekwadorska, w obawie przed zniszczeniem rozpoczęła odwrót do cieśniny Hambeli. Okazało się potem, że była to ekwadorska kanonierka *Abdon Calderon* (zbud. 1884 r., wyp. 300 t, 150 KM, pręd-

kość 8 węzłów, uzbrojenie 2 x 76 mm i 2 x 20 mm, załoga 60 ludzi) zmierzająca z Puerto Bolivar do Guayaquil. Po zauważeniu *Villar*, który został błędnie rozpoznany jako *Guise*, kanonierka wykonała zwrot o 180°, podniosła ekwadorską banderę i rozpoczęła odwrót w kierunku brzegu do ujścia rzeki Hambeli.

O godz. 11.19 *Villar* oddał wystrzał ostrzegawczy, wykonując zwrot tak by można było użyć całą artylerię prawej burt, jednak przed zakończeniem tego manewru otworzył ogień z dziobowego i burtowego dział kal. 102 mm. Jak wynika z raportu dowódcy *Villar* kmdr por. Fernando Tudela Lavalle, przeciwnik odpowiedział ogniem dopiero o godz. 11.30, jednak Ekwadorczycy utrzymują, że otworzył ogień równocześnie. Prędkość niszczyciela wynosiła 20 węzłów i w międzyczasie zdążył on zbliżyć się już do brzegu. W tym miejscu głębokość była nieznaczna, bowiem linię brzegową stanowiły nizinne rozlewiska rzeczne, co powodowało wysokie prawdopodobieństwo wejścia na mieliznę. W tej sytuacji dowódca niszczyciela wykonał zwrot o 90° w lewo, tak by oddać do nieprzyjaciela pełną salwę burtową. W tym momencie peruwiańscy sygnaliści zauważyli trafienie w dziób nieprzyjacielskiej jednostki, której towarzyszył „ogromny wyrzut kłębow gęstego czarnego dymu”. Z raportu dowódcy *Calderon* wynika jednak, że najbliższy pocisk upadł w odległości 20 m od jego okrętu. Tak więc najprawdopodobniej Peruwiancy zostali wprowadzeni w błąd przez wyrwany z dna ił, tym bardziej, że głębokość w tym miejscu była nieznaczna.

*Almirante Guise* w Callao w gali banderowej, 1934 rok.

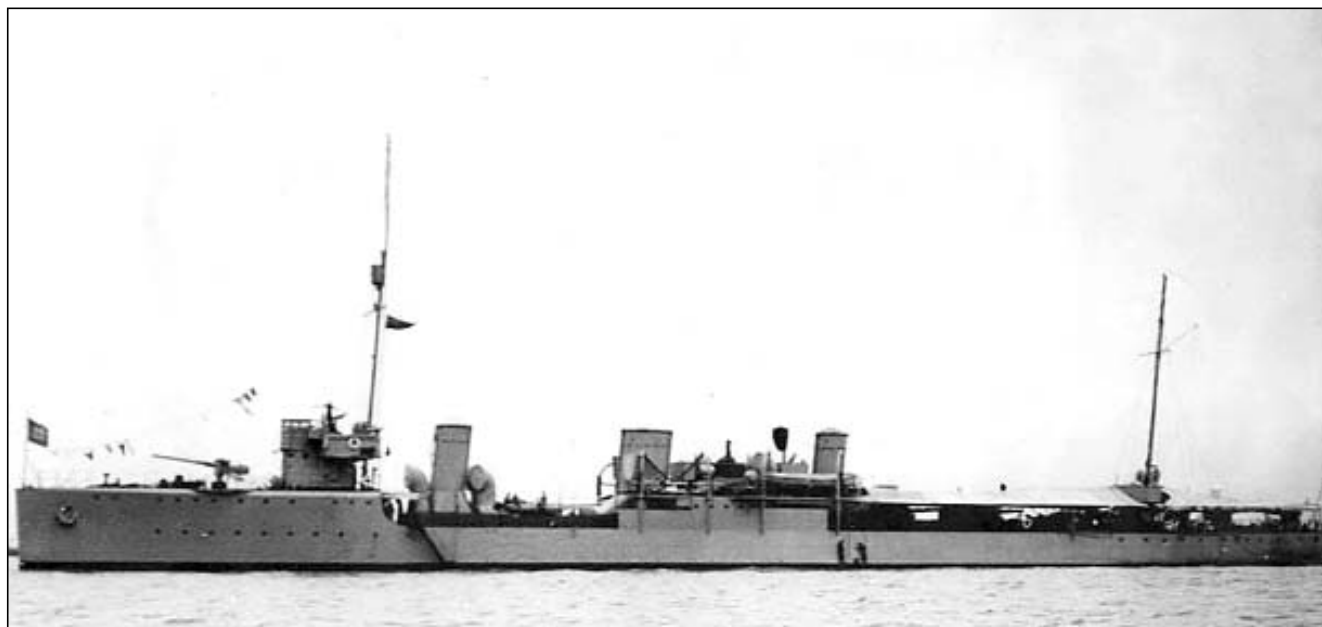
fol. Archivo Historico de Marina







# OKRES MIĘDZYWOJENNY



Almirante Guise, listopad 1934 roku. Pokład rufowy pokryty płóciennym tentem dla ochrony przed palącym słońcem.

fot. Archivo Historico de Marina

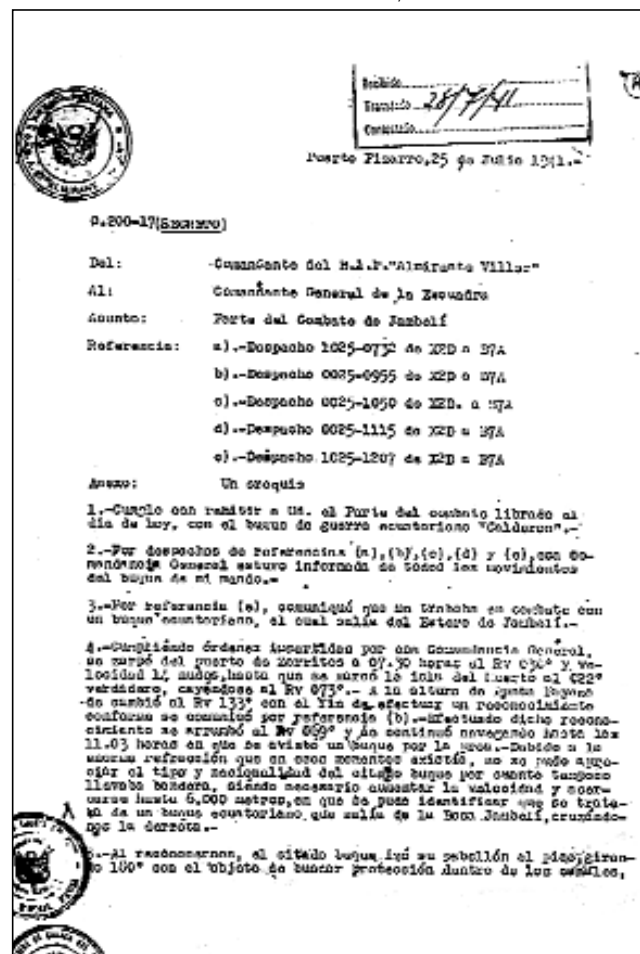
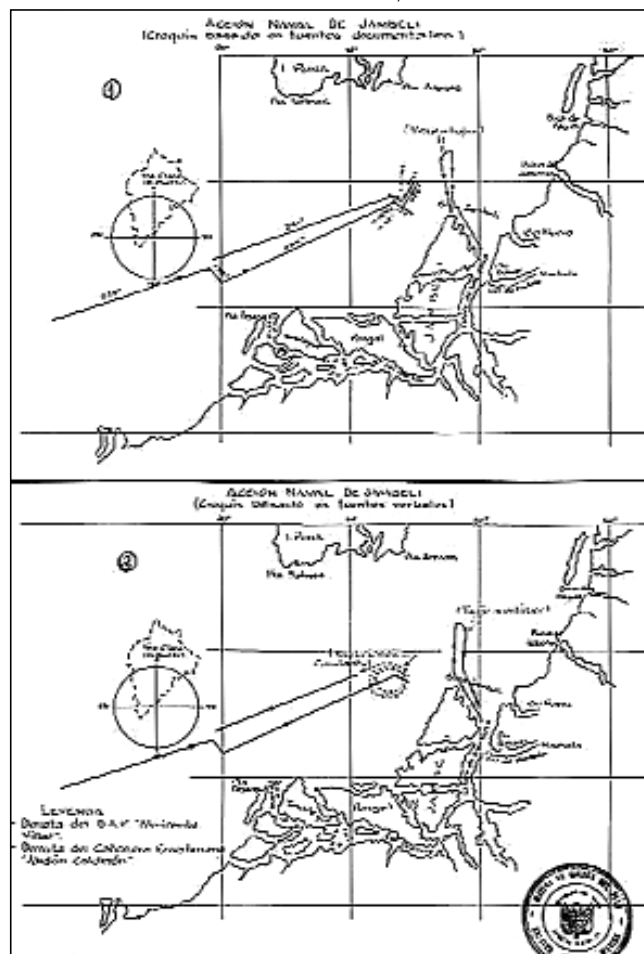
Tymczasem Ekwadorczyści kontynuowali ucieczkę i Villar by uniknąć wejścia na mieliznę musiał wykonać kolejny zwrot o 180° tak nadal ostrzeliwać nieprzyjaciela z lewej burty. Gdy okręt znajdował się na tym kur-

sie, peruwiańscy sygnaliści zauważyli jeszcze jedno „trafienie” przeciwnika zanim zdążył się on skryć w mangrowym lesie. Villar nadal ostrzeliwał Calderon kierując się teraz wysokim słupem czarnego dymu z komina okrę-

tu, który wyraźnie wskazywał, że nieprzyjaciel stara się ująć pogoni. O godz. 11.40 Tudeła Lavalle wydał rozkaz przerwania ognia, bowiem cel nie był aż tak cenny by ryzykować wejście na mieliznę własnej jednostki.

Raport o bitwie koło Hambeli, część I (dokument dotąd niepublikowany).  
zbiory Archivo Historico de Marina

Raport o bitwie koło Hambeli, część II (dokument dotąd niepublikowany).  
zbiory Archivo Historico de Marina





W czasie 20 minut starcia 4 działa *Villar* wystrzeliły 41 pocisków, a warto zauważyć, że pochodziły one jeszcze z partii przekazanej przez Estończyków w 1933 roku.

Z okrętu przekazano natychmiast meldunek na *Bolognesi*, skąd o 11.50 otrzymano odpowiedź — wracać do Puerto Pizarro, rozkaz ten wykonano niezwłocznie i niszczyciel wkrótce zajął miejsce za krążownikiem. Obie jednostki znajdowały się w rejonie Puerto Pizarro do godz. 15.00.

Siły morskie Peru drobiazgowo przeanalizowały incydent z *Calderon*. W raporcie dowódca *Villar* napisał: „Praca całej załogi w czasie akcji była wspaniała. Nasi dowódcy, oficerowie i marynarze w czasie całego boju działali z ogromnym entuzjazmem, demonstrując pod ogniem przeciwnika swój wysoki patriotyzm i dyscyplinę, precyzyjnie wykonując wszystkie otrzymane rozkazy. Jako dowódca okrętu jestem szczęśliwy, że miałem pod swoją komendą tak wspaniałą załogę”. W rzeczywistości niczego prawdziwie bohaterskiego w tym starciu nie było, a poza tym nie wywarł on żadnego wpływu na przebieg konfliktu. Rezultaty potyczki można scharakteryzować jako „zerowe”. Żaden z przeciwników nie został nawet uszkodzony. *Villar* kontynuował normalnie swoje zadania, natomiast *Calderon*, który musiał mocna forsować swoje nienowoczesne już maszyny, sądząc z raportu jego dowódcy miał „kłopoty z kotłami”, którym przyszło pracować pod zbyt dużym ciśnieniem. Po „bitwie” kanonierka poszła do remontu, na który wydano zgodnie z danymi

peruwiańskiego wywiadu, kwotę 9 985 sucre, czego jednak nie potwierdza strona ekwadorska.

Choć przebieg incydentu był oczywisty, to jednak w obozie przeciwnika otrzymał całkowicie odmienną interpretację. Właśnie w ten sposób zaczęto formować ekwadorską tradycję morską. Sens alternatywnej, ekwadorskiej wersji wydarzeń, szczegółowo opisanej w licznych pracach ekwadorskich historyków morskich sprowadza się do tego — twarda wymiana ognia doprowadziła do poważnych uszkodzeń *Villar*, który został trafiony 25 pociskami. Niszczyciel opuścił pole walki ostrzeliwany przez *Calderon* na holu *Almirante Grau* i *Tennente Rodríguez*. Rzecz tylko w tym, że w tym czasie *Grau* znajdował się w doku w Callao, kończąc remont podwodnej części kadłuba, natomiast *Tennente Rodríguez* od 7 lat znajdował się w Iquitos, spisany ze stanu floty, pełniąc funkcję barki paliwowej w Amazonii. W uzupełnieniu należy dodać jeszcze fakt, że właśnie w tym czasie *Calderon* został przebrojony. Zdjęto działa systemu Breda, a w ich miejsce ustawiono systemy Krupp. Skoro działa *Calderon* mogły uzyskać w ciągu 20 minut 25 trafień, to po co w takim razie ich wymiana?

No nie bacząc na podobne dowody, ekwadorska wersja okazała się zaskakująco żywotna, na tyle, że nawet wiele dziesięcioleci po potyczce przeprawiła się przez Atlantyk i trafiła do prac historyków morskich Starego Świata. Co więcej, swego czasu dzięki polskim publikacjom (jakim?

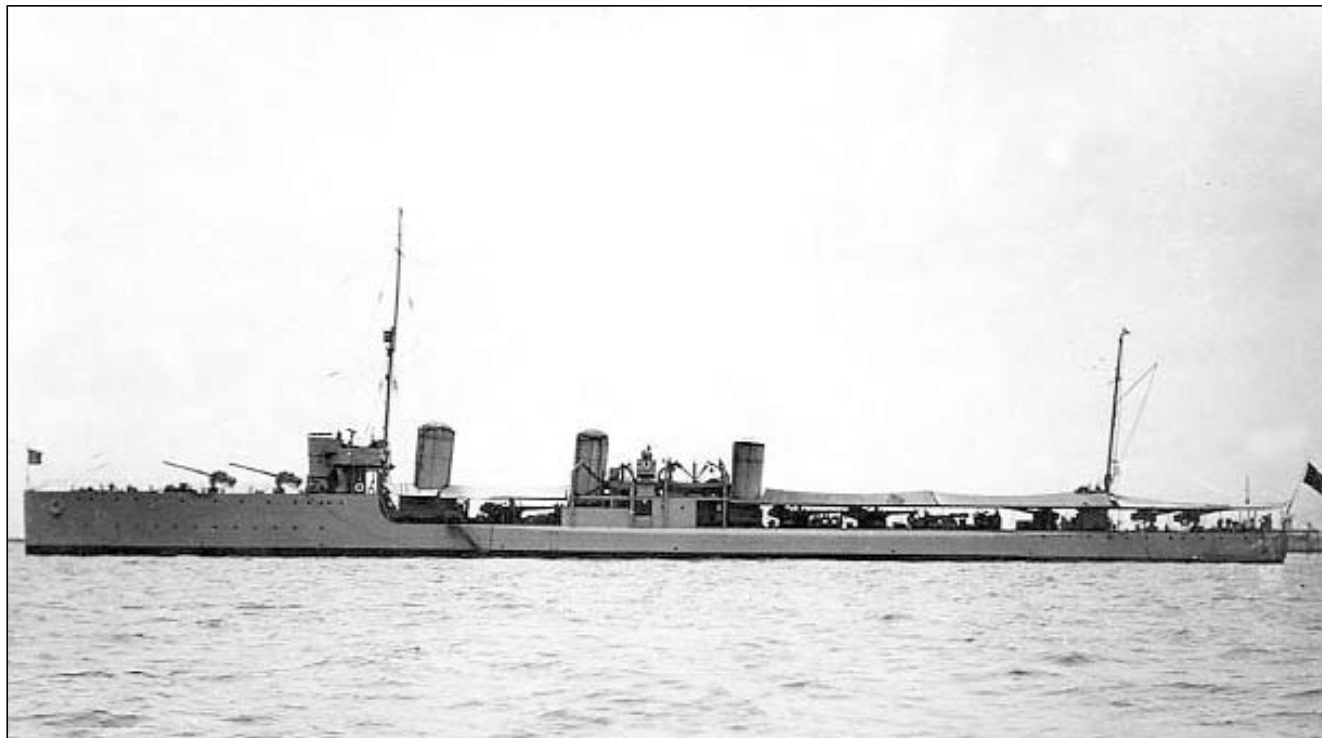
przyp. tłumacza), ochoczo przyjmującym na wiarę właśnie ekwadorską wersję „nierównego boju”, w ówczesnym całym jeszcze Związku Radzieckim wymysł o poważnym uszkodzeniu *Villar* stał się męczącą zagadką dla licznych rodzimych amatorów badaczy historii własnej floty, w końcu nie tylko duma z najlepszych niszczycieli rosyjskiej floty carskiej, ale i elementarna logika nie pozwalała zaakceptować podobnego przebiegu starcia. W istocie, ekwadorski punkt widzenia jako prawda historyczna będzie jeszcze nie raz pojawiał się w różnych wydawnictwach. Przy czym autorzy niniejszej publikacji mają nadzieję, że ich staraniami wszystko w końcu wróci „na swoje miejsce” i wszystkie niezbędne kropki nad „i” będą w końcu postawione.

26 lipca *Guise* otrzymał rozkaz ostrzelenia Puerto Bolivar, które przeprowadził rankiem tego dnia. Później między 30 lipca a 18 września *Villar* i *Guise*, razem z innymi okrętami eskadry kontynuowały rozpoznanie i patrolowanie między Talara, Sorritos, Puerto Pizarro do brzegów cieśniny Hambeli, a nawet rejonu Puerto Bolivar (w dniu 3 sierpnia). 29 września *Villar* otrzymał rozkaz powrotu do Callao, wobec czego opuścił Puerto Pizarro, gdzie znajdował się od 18 września. (Daty na podstawie dziennika pokładowego *Villar* z roku 1941). Okręt osiągnął Callao 1 października, dzień po powrocie *Guise*.

Ekwador przegrał wojnę, Peruwiańczycy mieli zdecydowaną przewagę tak na lądzie jak i morzu. W rezultacie zamiast odzyska-

*Almirante Villar*, listopad 1934 roku.

fot. Archivo Histórico de Marina



zbioru Archivo Historico de Marina

zbioru Archivo Historico de Marina

W odróżnieniu od swego „brata” *Guise* w styczniu 1945 roku został poddany przeglądowi i uznany za przydatny do dalszej służby. W maju tego roku kolejna inspekcja potwierdziła jego przydatność. Tym nie mniej z uwagi lata służby oraz zużycie poszycia i wyposażenie maszynowni, w listopadzie 1947 roku jednostka została rozbiorzona. Zdemontowano z niej nie tylko uzbrojenie, ale i posiadające jakąkolwiek wartość wyposażenie. W maju 1949 roku niszczyciel uznano za nieprzydatny do służby i wyrażono zgodę na jego sprzedaż w drodze przetargu. W rezultacie przetargu prywatna firma nabyła kadłub za 225 tys. Soli, a następnie przeholowała go na wyspę San Lorenzo (w pobliżu Callao), gdzie rozpoczęto rozbiórkę na złom. Nie rozebrane resztki okrętu przez długi czas znajdowały się w stanie zatopionym w odległości 900 m na południe od mola No 1 stacji marynarki wojennej. Estoński historyk Mati Yun żartuje, że być może dla nowych właścicieli





okręt stał się peruwiańskim odpowiednikiem naszych „miedzianych złodziei”, którzy demontują wszystkie cenne metale kolorowe, wyrzucając pozostałe jako nieprzydatne. Tak czy inaczej ostatnią datą związaną z *Guise* był rok 1959, gdy jego resztki zostały wydobyte i odholowane przez holownik *Selendon* na złom. ●

## Tłumaczenie z języka rosyjskiego Maciej S. Sobański

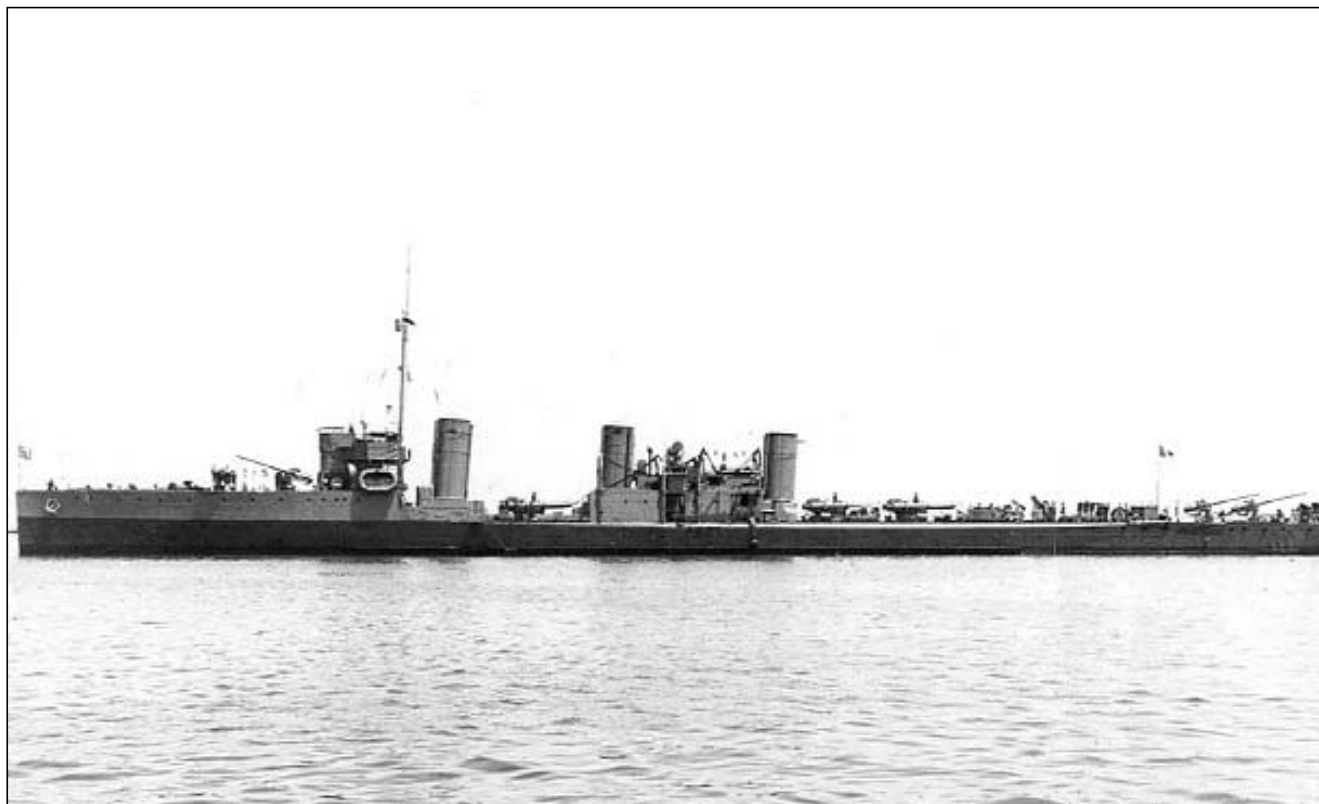
### Bibliografia:

*Baltijskie moriaki w borbie za wlast' Sowietow (listopad 1917-grudzień 1918)*, Leningrad, „Nauka”, 1968, 368 s.  
*Baltijskie moriaki w borbie za wlast' Sowietow w 1919 r.*, Leningrad, „Nauka”, 1974, 391 s.  
Bachiriew M. K., *Otczet o dejstwiach Morskich sil Rižskogo Zaliwa 29 sentjabr-7 oktiabr 1917 goda*. Materiały Morskiej Komisji Historycznej — T. 1, SPb: RGA WMF, 1998-96 s.  
Graf G. K., *Na „Nowikie”*. *Baltijskij Flot w wojnu i rewoluciju*, „Gangut”, 1997, 448 s.  
Isakow I. S. *Tallin, Baltika-1917*, Tallin „Eesti raamat”, 1989, 152 s.  
*Istorija otieczestwiennogo sudostrojenija, T. 3: Sudostrojenije w pierwuju czetwierť XX w. (1906-1925)*, I.F. Cwietkow — „Sudostrojenije” 1995, 560 s.  
Korsunskij M. A. *U bieriegow Estonii. Strannicy istorii eskadriennogo minonosca „Karl Marks”*, Tallin, „Eesti raamat”, 1978, 208 s.  
Kosinskij A. M., *Moonsundskaja operacija baltijskogo*

*flota 1917 goda*, Leningrad, BMA PKKA, 1928, 170 s.  
Mordwinow R. N., *Kursom „Awrocy”. Formowanie so-wietskogo WMF i naczalo jego bojowej dejatelnosti*, Moskwa, „Wojenizdat”, 1962, 399 s.  
*Operaciji anglijskogo flota Na Baltikie w graždanskoj wojnie*, „Citadel” 1996, No 1, s.37-49.  
Raskolnikow F. F., *Na bojowych postach*, Moskwa „Wojenizdat”, 1961, 351 s.  
Sapożnikow W.W. I., *Podwig baltijcew w 1918 godu*, Moskwa, „Wojenizdat”, 1954, 100 s.  
Stiepanow J. G., Cwietkow I. F. *Eskadrennyj minonosec „Nowik*, Leningrad, „Sudostrojenije” 1981, 224 s.  
Usov W.J., *Eskadrennyje minonoscy tipa „Izajaslav*, „Sudostrojenije” 1984 No11 s. 58-62.  
Usov W. J. *Eskadrennyje minonoscy tipow „Lejtnant Ilin” i „Gawril”*, „Sudostrojenije” 1984 No 10, s 63-67.  
Szirokorad A.B., *Korabielnaja artilierija Rossijskogo Flota 1867-1922 gg.*, „Morskaja Kollekcija” 1997 No 2, 40 s.  
Szczedrośiew W.W., Litinskij D.J. *Eskadrennyj minonosec „Zabijaka”*, „Tajfun” 1999, No 4, s 12-17, No 5, s 35-39.  
Agar A.K., *Baltic episode*, London, Conway maritime press, 1983, 255 s.  
Anon T. T. „Vambola” *mudel madruse ktet na*, „õhtuleht” (Tallin) 1999, 18 Sep. s. 12.  
Basadre J., *Historia de la Republica del Peru 1822-1933*, Lima ED Universitaria Lima 1969, T.XIV 442 s.  
Bennet G., *Cowan's War*, London, COLLINS” 1964, 254 s.  
Camino J., *La Marina de Guerra en el Conflicto Peruano-Ecuatoriano de 1941*, „Revista De Marina”, Julio-Agosto 1979, Vol. 363, No 1, s.103-116.

Gustavson H., *Eesti suured sõjalaevad*, „õhtuleht” (Tallin) 1999, 18 Sep. s. 12.  
Gustavson H., *Must lugu hallide laevadega*, „Tehnika Ja Tootmine” 1994, No 3, s. 29-30.  
Hindrey K.A., *Admiral Johan Pitka: Eesti vabadussjahing*, Tallin, KoKooli-Kooperativ, 1938, 48 s.  
Leskinen J., *Vaiettu Suomen silta*, praca doktorska, Helsinki: Suomen Historiallinen Seura 1997- 462 s.  
Ortiz S.J., *Escuela Naval del Peru (Historia Ilustrada)*, Callao, Escuela Naval del Peru, 1981.  
Õun. M. *Eesti sõjalaevad 1918-1940*, Tallin, „Tammiskilp”, 1998. Val. 1, 92 s.  
Õun. M. *Miniristeiljad „Lennuk” ja „Wambola*, Tallin, „OLION”, 1997, 70 s.  
Pizarro T., *El viaje de las Dotaciones desde Tallin y de la division de Destroyers hasta Iquitos, 8 de Julio 1933-21 de Setiembre 1934 Rio Amazonas*, Inedito „Archivo Historico de Marina”, Serie colecciones privadas. Coleccion Pizarro, Biblioteca del Iehmp  
Rodriguez J., *Los destructores Almirante Guise y Almirante Villar comprados a Estonia en 1933*, „Revista De Marina”, Noviembre-Diciembre 1994, No 6, s.25-53.  
Scheina L.R., *Iberomerica: Una Historia Naval 1810-1987*, Madrid, „De San Martin”, 1991.  
Ugarteche P., *Para la Historia Maritima del Peru. La Adquisicion de los cruceros „Guise” y „Villar”*, „El Comercio” (Lima), 21 Marzo 1968.  
Valdizan J., *Jambeli breve estudio historico*, „Revista De Marina”, Enero-Abril, 1985, Vol. 374, No 1, s. 6-26  
**Materiały archiwalne:**  
Rosyjskie Państwowe Archiwum Marynarki Wojennej  
Centralne archiwum marynarki wojennej Peru  
Estońskie archiwum narodowe

*Almirante Guise* w 1942 roku. Uwagę zwraca brak masztu rufowego oraz ciekawe malowanie kadłuba przypominające amerykański kamuflaż Measure 12.  
fot. Archivo Historico de Marina





# OKRES MIĘDZYWOJENNY

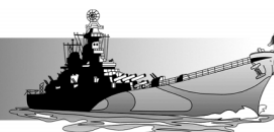
## Chronologiczny spis dowódców okrętów

### **Kapitan II Rangi Kingsbergen**

9 czerwca 1914 r. — przemianowany na *Kapitan I Rangi Miklucho-Makłaj*  
12 grudnia 1917 r. — warunkowo przekazany flocie  
d-ca N.J. Pawlinow (czerwiec-grudzień 1918)  
18 grudnia 1918 r. — przemianowany na *Spartak*  
d-ca kpt. morza (?) J. Paurman (grudzień 1918-styczeń 1919)  
2 stycznia 1919 r. — wszedł w skład floty estońskiej  
4 stycznia 1919 r. — Przemianowany na *Wambola*  
czasowo pełniący obowiązki d-cy miczman (ppor ?) Valentin Grenz (styczeń 1919)  
d-ca st. lt (por.) Tiido Kraus (styczeń 1919-styczeń 1921)  
d-ca kpt. lt (kpt.) Vassili Martson (styczeń 1921-czerwiec 1922)  
d-ca kpt. lt (kpt.) Rudolf Borgmann (czerwiec 1922-styczeń 1923)  
d-ca kpt. III rangi (kmdr ppor.) Vassili Martson (styczeń 1923-marzec 1927)  
d-ca kpt. II rangi (kmdr por.) Rudolf Gildemann (marzec 1927-czerwiec 1933)  
30 czerwca 1933 r. wszedł w skład floty peruwiańskiej jako *Almirante Villar*  
d-ca kmdr por. Grimaldo Bravo Arenas (lipiec 1933-grudzień 1934)  
d-ca kmdr por. Mariano Hernán Melgar Conde (styczeń 1935-kwiecień 1937)  
d-ca kmdr por. Adán Badhan Salazar (maj 1937-luty 1938)  
d-ca kmdr por. Ernesto Gutiérrez Mirengi (marzec 1938-kwiecień 1940)  
d-ca kmdr por. m Fernando Tudela Lavalle (maj 1940-grudzień 1941)  
d-ca kmdr por. Francisco Corrales Ayulo (styczeń 1942-grudzień 1942)  
d-ca kmdr por. Carlos S. Edwards Ugaz (styczeń 1943-listopad 1943)  
d-ca kmdr por. Guillermo Tirado Lambert (grudzień 1943-marzec 1945)  
d-ca kmdr por. Alberto Zapatero Fernández (kwiecień 1945-marzec 1946)  
d-ca kmdr por. Alberto Sánchez Carrión (kwiecień 1946-marzec 1948)  
d-ca kmdr por. Alberto López López (kwiecień 1948-grudzień 1948)  
d-ca kmdr por. Carlos Granadino Mujica (styczeń 1949-czerwiec 1949)  
d-ca kmdr por. Enrique León de la Fuente (lipiec 1949-luty 1950)  
d-ca kmdr por. Raúl de la Puente Hugues (marzec 1950-maj 1951)  
d-ca kmdr por. Juan Freundt Sparovich (czerwiec 1951-czerwiec 1952)  
d-ca kmdr por. Julio Gonzales Castro (lipiec 1952-do czasu wycofania ze służby  
15 września 1954 r. — skreślony ze stanu floty

### **Awroil**

30 lipca 1917 r. — przekazany flocie  
d-ca kpt. II rangi (kmdr por.) Di Daragan (lipiec 1917-grudzień 1917)  
d-ca ?. Alzenger (lipiec-listopad 1918)  
czasowo pełniący obowiązki d-cy W.A. Nikolajew (listopad-grudzień 1918)  
d-ca kpt. II rangi (mdr por.) Georg Weigelin (grudzień 1918-czerwiec 1919)  
2 stycznia 1919 r. — wszedł w skład floty estońskiej  
4 stycznia 1919 r. — przemianowany na *Lennuk*  
d-ca st. lt (por.) Artur Reinberg (lipiec-wrzesień 1919)  
d-ca st. lt (por.) Valentin Gren (wrzesień, faktycznie listopad 1919 r.-czerwiec 1922)  
d-ca kpt. lt (kpt.) Tiido Kraus, później T. Kore (lipiec 1922-styczeń 1923)  
d-ca kpt. II rangi (kmdr por.) Rudolf Borgmann, później R. Linnuste (styczeń 1923-lipiec 1927)  
d-ca kpt. III rangi (kmdr ppor.) Andrei Erikson (lipiec 1927-marzec 1928)  
d-ca kpt. II rangi (kmdr por.) R. Linnuste (marzec 1928-wrzesień 1929)  
d-ca kpt. II rangi (kmdr por.) Vassili Martson, później Valev Mere (wrzesień 1929-marzec 1932)  
d-ca kpt. II rangi (kmdr por.) Eustaatius Miido (marzec 1932-lipiec 1933)  
30 czerwca 1933 r. wszedł w skład floty peruwiańskiej jako *Almirante Guise*  
d-ca kmdr por. Federico Diaz Dulanto (lipiec 1933-styczeń 1936)  
czasowo pełniący obowiązki d-cy kmdr. ppor. Pedro Mazuré Alcócer (luty-lipiec 1936)  
d-ca kmdr por. Heriberto Maguiña Suero (lipiec-listopad 1936)  
czasowo pełniący obowiązki d-cy kmdr por. Guillermo Thornberry (grudzień 1936)  
d-ca kmdr por. Heriberto Maguiña Suero (styczeń-listopad 1937)  
d-ca kmdr por. Pedro Mazuré Alcócer (grudzień 1937-luty 1938)  
d-ca kmdr por. Adán D. Badhan Salazar (marzec-październik 1938)  
d-ca kmdr por. Guillermo Thornberry Quedas (listopad-grudzień 1938)  
d-ca kmdr por. Grimaldo Bravo Arenas (styczeń-kwiecień 1939)  
d-ca kmdr por. Jorge Arbulú Gamarra (maj 1939-marzec 1941)  
d-ca kmdr por. Victor I. Carcelén (kwiecień 1941-styczeń 1942)  
d-ca kmdr por. Leonidas Rivadeneira (luty-sierpień 1942)  
czasowo pełniący obowiązki d-cy kmdr Aurelio Pedraza Fuller (wrzesień-październik 1942)  
d-ca kmdr por. Carlos P. Argumedo Morote (listopad 1942-marzec 1944)  
d-ca kmdr por. Francisco Tudela Salmón (marzec-sierpień 1944)  
czasowo pełniący obowiązki d-cy kmdr ppor. Alejandro Martínez Claire (sierpień-październik 1944)  
d-ca kmdr por. Fernando Sarmiento Calmet (październik 1944-marzec 1945)  
maj 1949 r. -skreślenie ze stanu floty



Porównanie stopni stosowanych w marynarce wojennej				
ESTONIA	ROSJA (1911-1917)	ZSRR	PERU	Polski odpowiednik
<b>Admirałowie</b>				
—	Gienierał-admirał	Admirał Flota SSSR	—	Admirał floty
(Admiral)	Admirał	Admirał	Almirante	Admirał
Viitseadmiral	Wiceadmiral	Wiceadmiral	Vicealmirante	Wiceadmiral
Kontradmiral	Kontradmiral	Kontradmiral	Contralmirante	Kontradmiral
<b>Oficerowie sztabowi</b>				
Merevääkapten	Kapitan I Ranga	Kapitan I Ranga	Capitán de Navio	Komandor
Kaptenleitnant	Kapitan II Ranga	Kapitan II Ranga	Capitán de Fragata	Komandor porucznik
Kaptenmajor	Starszy lejtenant	Kapitan III Ranga	Capitán de Corbeta	Komandor podporucznik
<b>Oficerowie starsi</b>				
Vanemleitnant	—	Kapitan-lejtenant	Teniente Primero	Kapitan marynarki
<b>Oficerowie młodszy</b>				
Leitnant	Lejtenant	Starszy lejtenant	Teniente Segundo	Porucznik marynarki
Nooremleitnant	Miczman	Lejtenant	Alferez de Fragata	Podporucznik marynarki
Lipnik	Korabiennyj Gardemarin	Młodszy lejtenant	Alferez de Corbeta	Chorąży marynarki
<b>Podoficerowie i marynarze</b>				
—	Konduktor*	—	—	—
Veebel	Główny Korabiennyj, (Feldfebel)	Główny Korabiennyj	Maestre de Primera Clase	Bosman sztabowy
Nooremveebel	Starszyj Unteroficier	Starszina	—	Starszy bosman
Maat	—	Główny Starszina	Oficial de Mar de Primera Clase	Bosman
Nooremmaat	Młodszyj Unteroficier	Starszina I staty	Cabo Primero	Starszy mat
—	Matros I staty	Starszina II staty	Cabo Segundo	Mat
Vanemmadrus	Matros II staty	—	—	—
Madrus	Matros	Starszyj matros	Marinero de Primera Clase	Starszy marynarz
—	—	Matros, Krasnoflotiec	Marinero	Marynarz
* Konduktor — wyodrębniona z korpusu podoficerskiego grupa, do której należeli starsi bosmani, starsi podoficerowie maszynowi, artylerzysty -torpedowcy, nawigacyjni i żywnościowcy. Teoretycznie mogli być oni po 25 latach służby mianowani na najniższy stopień oficerski (przyp. red. za Józefem Wiesławem Dyskantem „Cuszima 1905”, Wydawnictwo MON, Warszawa 1989)				
Noor	Junga, Morskoj Kadet	Kursant	Guardiamarina	Elew, Kadet

## Autorzy:

**BASZKIROW Leonid G.** — absolwent Politechniki Lwowskiej z 1996 r., mgr o specjalności „Organizacja i zarządzanie w sferze produkcji”, pracuje jako ekonomista-analityk w ZAO „PromGazAparat” (Kijów), zainteresowania: historia, grafika cyfrowa, literatura sieciowa. Mieszka i pracuje w Kijowie (Ukraina).

**VALDRE Andres** — absolwent Helsinki University of Technology, mgr o specjalności „Korozja materiałów”, doktorant, obecnie pracuje w laboratorium „Korozja materiałów chemicznych”. W roku 1995 staż w uniwersytecie we Fryburgu (Szwajcaria), a w latach 1995-1996 na politechnice w Zurichu. Pracuje również jako tłumacz, zna dobrze język estoński, angielski i niemiecki. Zainteresowania: historia, geologia, fotografia i modelarstwo. Mieszka i pracuje w Helsinkach (Finlandia).

**MITTUCKOW Nikołaj W.** — po demobilizacji z wojsk obrony powietrznej ZSRR (1989), ukończył politechnikę w Izewsku na kierunku „Budowa rakiet” (1994), kandydat nauk technicznych o specjalności „Eksperymentalna mechanika maszyn” (1997) oraz „Silniki cieplne statków powietrznych”. Aktualnie pracuje jako docent w katedrze „Silownie cieplne” politechniki w Izewsku, przygotowuje prace kwalifikacyjną (dr nauk technicznych) poświęconą zagadnieniom modelowania zdarzeń historycznych. Pierwsze jego publikacje pochodzą z roku 1986, obecnie ma na swym koncie ponad 100 prac w prasie krajowej i zagranicznej, poświęconych problemom modelowania procesów i zjawisk historycznych, a także historii wojskowości i marynarki wojennej. Mieszka i pracuje w Izewsku (Rosja).

**RODRIGUEZ Asti John** — kpt. marynarki wojennej Peru. Ukończył Escuela Naval del Perou w 1986 r., następnie pełnił służbę na różnych okrętach. W styczniu 2000 r. ukończył Catholic University otrzymując tytuł Bakalarza Historii. Od 1997 współpracownik Archivo Historico de Marina, gdzie kieruje Departamento de Difusion Dirreccion de Information de la Marina, jest także redaktorem pisma „Revista de Marina”. Od roku 1999 jest redaktorem „Revista del Instituto de Estudios Historico Maritimos del Peru” oraz aktywnym członkiem Komisji badań historycznych. pierwsze jego publikacje pochodzą z roku 1985. Aktualnie posiada na swym koncie sporo publikacji o tematyce okrętowej i historii morskiej na łamach „Revista de Marina” oraz gazety „El Comercio”. Mieszka i pracuje w Limie (Peru).



## Hiszpańskie krążowniki Méndez Núñez i Blas de Lezo cz. II

### Historia okrętów w walce z Marokańczykami

W dniu 27 lipca 1922 o godz. 15.00 nastąpiło uroczyste wodowanie krążownika *Blas de Lezo*. Analogiczna uroczystość z udziałem jego „bliźniaka” miała miejsce 3 marca 1923 roku. Według ocen dziennikarzy wzięło w niej udział około 5 tys. ludzi z różnych regionów Galicji. Przyjechali oni między innymi specjalnymi pociągami z La Coruna i Vigo. Po poświęceniu kadłuba przez duchownego i tradycyjnym rozbiciu butelki szampana (w roli matki chrzestnej wystąpiła żona generała-kapitana wojennego departamentu), o godz. 15.30 okręt spłynął na wodę.

Poza tym w maju 1924 przypadła jubileusz 100 urodzin Méndez Núñez, więc dowództwo floty kierując się najlepszymi wzorcami „socjalistycznego współzawodnictwa”, postanowiło oddać do służby krążownik do służby dokładnie dla upamiętnienia w rocznicę. Tymczasem jednak to właśnie *Blas de Lezo* znajdował się w większym stopniu gotowości od „jubilat”. W tej sytuacji specjalnym Królewskim Dekretem dokonano rzeczy bezprecedensowej, a mianowicie zmieniono nazwy okrętów. W celu uniknięcia wątpliwości we wszystkich oficjalnych dokumentach wprowadzono tylko ostateczne nazwy okrętów, tak jakby zostały one przyjęte od chwili położenia stępki. Dlatego też jeśli w jakimś

źródle napotkamy fakt związany z *Blas de Lezo* datowany przed 1924 rokiem, to warto wiedzieć, że faktycznie dotyczył on *Méndez Núñez* i odwrotnie.

Ceremonia przekazania *Méndez Núñez* nastąpiła zgodnie z planem. Pierwszym dowódcą krążownika został kmdr don Luis Cervera Jacome, który wsławił się później w czasie wojny domowej. Przekazanie zamawiającemu „nowego” *Blas de Lezo* nastąpiło 13 maja 1925 roku w El Ferrol. Na dokumencie widnieją podpisy don Gonzales Vial, przedstawiciela SECN oraz generał-kapitana don Emilio Enriquez, reprezentującego interesy floty.

Pierwszym oficjalnym zadaniem, które wykonał *Blas de Lezo* był udział latem tego roku wraz z niszczycielami *Velasco* i *Alsedo* w uroczystości podniesienia bandery wojennej na „bliźniaku”.

W dniu 13 czerwca oba krążowniki weszły w skład Eskadry Ćwiczebnej, a następnie w związku z sytuacją polityczną, mimo, że ich załogi nie posiadały dostatecznego zgrania w skład Sił Morskich Afryki Północnej (Fuerza Navales del Norte de Africa).

W kwietniu 1925 roku armia Rifenów przeszła do natarcia i działania bojowe w północnym Maroku przeniosły się do francuskiej strefy protektoratu. Armia francuska, która w czasie pokoju zdążyła zapomnieć całe swoje bojowe doświadczenie, mimo wyposażenia w najnowsze środ-

ki techniki wojskowej wycofywała się na całej linii. W tych okolicznościach w początkach lata 1925 doszło do rozmów francusko-hiszpańskich, które dotyczyły wspólnych działań przeciwko niepokornym Kabylom. Dla obu krążowników oznaczało to aktywny udział w działaniach blokadowych i patrolowych, tak by uniemożliwić przrzut broni do Maroka oraz wspierać ogniem swych dział operacje armii na nadmorskim kierunku.

W dniu 8 września rozpoczęła się słynna operacja desantowa w pobliżu Sebadilla w zatoce Alhucemas, w bezpośredniej bliskości stolicy Rifenów Azdira. Lądowanie 12 tysięcznego hiszpańskiego oddziału skoordynowane było z francuskim natarciem na Wergha i hiszpańskim w rejonie Tetuanu. W operacji uczestniczyły 32 hiszpańskie i 18 francuskich okrętów, w tym okręty liniowe *Alfonso XIII*, *Jaime I* i *Paris*. W rzeczywistości w tej operacji wzięła udział cała niewielka flota Hiszpanii, w tym krążowniki *Reina Victoria Eugenia*, *Blas de Lezo*, *Méndez Núñez* i *Extramadura*. Z powietrza działania zabezpieczały wodnosamoloty z transportowca lotniczego *Dedalo*.

Po wstępnym ostrzale z dział dużych okrętów do brzegu podeszły 3 płaskodenne barki, z których po raz pierwszy w tego rodzaju operacji, na brzeg wyszły czołgi. Ogółem między 8 a 12 września wysadzono 12 tys. ludzi oraz 16 czołgów. Nie napotka-





no specjalnego oporu ze strony przeciwnika, jednak Rifeni bronili się dzielnie potrafiąc trafić pociskiem z polowej armaty w okręt liniowy *Alfonso XIII*. Bohaterowie naszego artykułu w czasie akcji nie odnieśli żadnych uszkodzeń, podobnie jak w czasie późniejszej nieco operacji u ujścia rzeki Kert w pobliżu Melilli. Do następnego starcia ogniowego doszło 19 września w pobliżu Punta de los Frailes, na szczęście jednak krążowniki nie zostały trafione.

Po tej operacji los niezawisłego państwa marokańskiego był już przesądzony. W maju następnego roku 1926 nad rzeką Kert wojska hiszpańsko-francuskie okrążyły podstawowe siły Rifanów, które złożyły broń. W dokumentach z drugiej połowie 1926 — początku 1927 roku figuruje tylko jeden krążownik *Méndez Núñez*. W październiku roku 1927 krążownik razem z *Reina Victoria Eugenia* oraz okrętem liniowym *Alfonso XIII* stanowił eskortę króla Alfonso XIII w czasie jego wizyty w hiszpańskiej strefie protektoratu. Później *Méndez Núñez* wszedł w skład dywizjonu krążowników z którym uczestniczył w różnych ćwiczeniach taktycznych na Morzu Śródziemnym i Biskajach.

#### Między wojnami

W dniu 21 grudnia 1926 roku dowództwo *Blas de Lezo* objął kmr don Gonzalo de la Puerta y Diaz, którego nazwiskiem związane są najciekawsze karty historii krążownika.

W dniu 22 grudnia 1926 roku łódź latająca Dornier „Wall” o nazwie „Plus Ultra” dowodzony przez mjr Ramona Franco (w skład załogi wchodził również kpt. Ruis de Alda i mechanicy Duran i Rada) wystartował w Palos de Moguer i z międzylądowaniami, przebywając w powietrzu 58 godz. 14 minut i pokonując trasę 10 120 km wylądował w Buenos Aires. Ten przelot podniósł międzynarodowy prestiż

Hiszpanii, a w zabezpieczeniu jego trasy uczestniczył krążownik *Blas de Lezo* i niszczyciel *Alsedo*. Na odcinku Dakar-Fernando de Noronha krążownik zabezpieczał lotników w paliwo i niezbędne materiały, a także utrzymywał łączność radiową z samolotem.

W dniu 20 stycznia 1927 doszło w Chinach do kolejnego międzynarodowego kryzysu. W Kantonie doszło do potężnych pogromów antykomunistycznych sprowokowanych przez rząd Czang Kai-Szeka, w czasie których zginęli również cudzoziemcy. W tej sytuacji siły międzynarodowe uznały za niezbędną interwencję w Chinach.

W dniu 25 stycznia 1927 *Blas de Lezo* wyszedł z Kadyksu i wziął kurs na Szanghaj. Po drodze okręt odwiedził Port Said (28 stycznia), Aden (6 lutego), Colombo (13 lutego) i Singapur (20 lutego). W dniu 28 lutego krążownik przybył do Szanghaju. Tam jednostka weszła w skład sił międzynarodowych dowodzonych przez brytyjskiego admirała Reginald Tywhitt i otrzymała za zadanie ochronę interesów w zachodnim sektorze. W dniu 15 marca krążownik wysadził desant w sile plutonu i do 20 sierpnia wypełniał swoje obowiązki. Misja została wysoko oceniona przez światową prasę — za „honorowe postępowanie we wspólnym interesie”.

Załoga krążownika otrzymała jednak cios z zupełnie nieoczekiwanej strony, bowiem na okręcie wybuchła epidemia paciorkowców. W tej sytuacji trzeba było przerwać misję i skierować *Blas de Lezo* do portu Tsingtao, gdzie przeprowadzono oczyszczenie i dezynfekcję jednostki. W tej operacji szczególną rolę odegrał kpt. lek. don Pedro Luis Sicre, który potrafił w rekordowo krótkim czasie wziąć epidemię pod kontrolę, tak że już 24 września krążownik mógł obrać powrotny kurs na Hiszpanię. Po drodze w początkach października

ka *Blas de Lezo* odwiedził Manilę, gdzie był pierwszym hiszpańskim okrętem od czasu klęski w roku 1898. Wydarzenie to zostało nawet upamiętnione wydaniem specjalnego, okolicznościowego znaczka pocztowego.

Kontynuując rejs jednostka odwiedziła w odwrotnej kolejności Singapur, Colombo, Aden by 16 listopada wejść do Port Said. W dniu 24 listopada krążownik osiągnął Kartagenę, gdzie przygotowano specjalną uroczystość powitalną. W nagrodę za rozsławienie imienia Hiszpanii na arenie międzynarodowej dowódca okrętu Gonzalo de la Puerta y Diaz otrzymał awans na stopień kontradmirała i nowe wyższe stanowisko służbowe. Sam okręt uhonorowano w lipcu 1928 bojową flagą, którą wręczyła w San Sebastian delegacja Guipuzcua w obecności infantek Beatrix i Cristiny.

Losy obu „bliźniaków” ponownie się spotkały, bowiem *Blas de Lezo* wszedł w skład dywizjonu krążowników i od tej pory jednostki wspólnie uczestniczyły w manewrach i ćwiczeniach floty głównie w rejonie Kartageny i Wysp Balearskich.

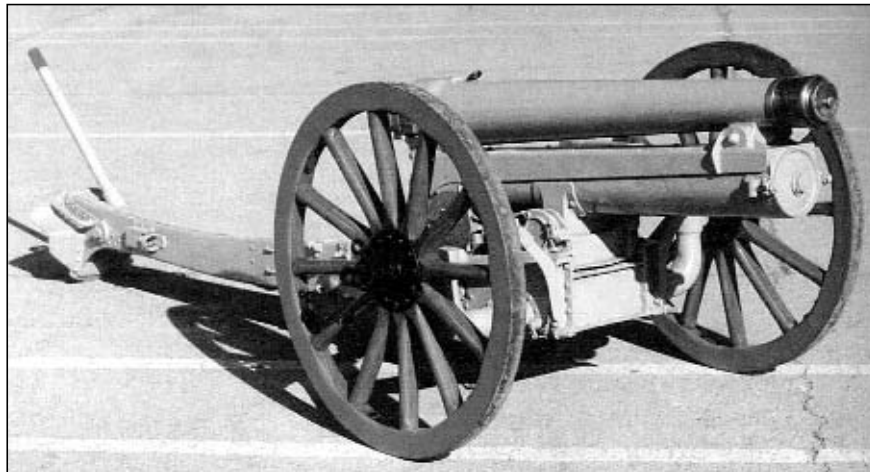
W 1930 *Méndez Núñez* odszedł do Santander, gdzie miał witać wracającego z wizyty w Wielkiej Brytanii monarchy.

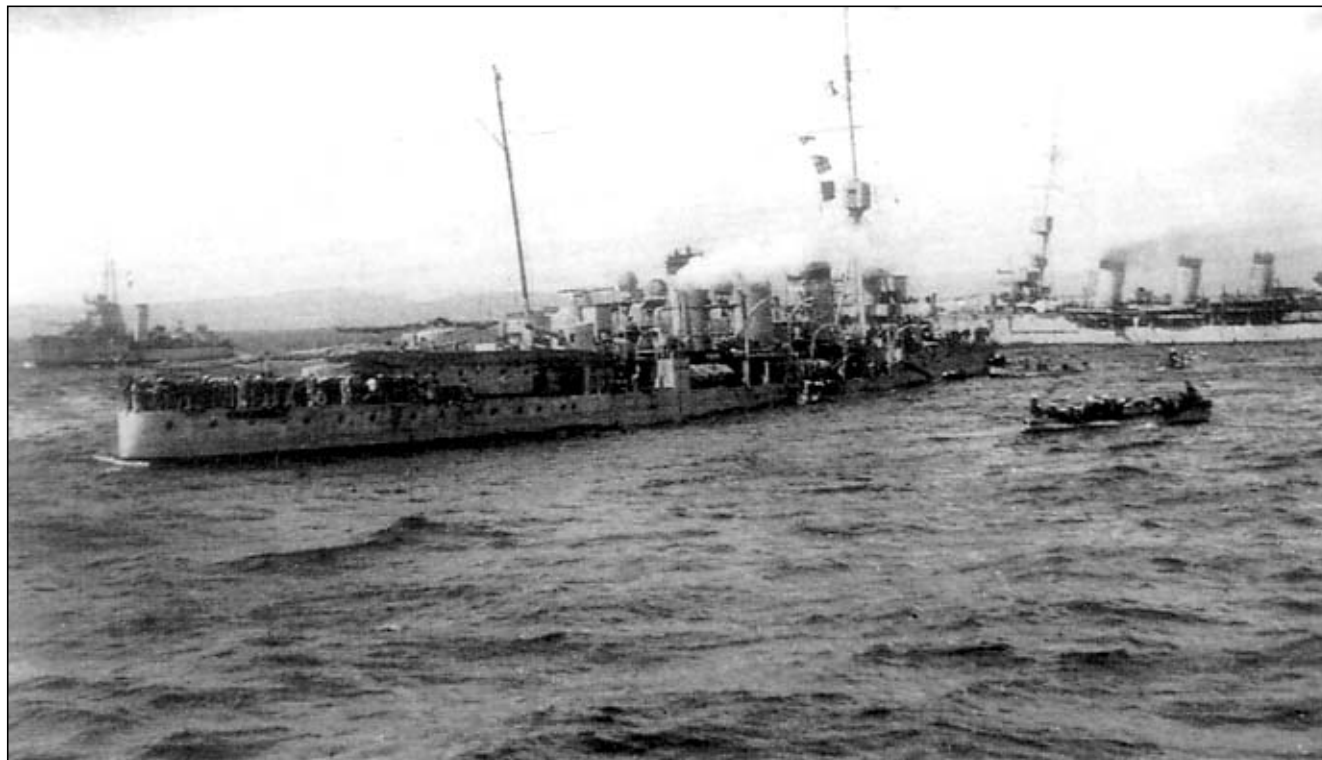
Dla *Blas de Lezo* rok 1931 wiązał się z dwoma wydarzeniami, a mianowicie po pierwsze stanowisko dowódcy objął kmr Camilo Molins Carreras (okazał się być ostatnim, który pełnił tę funkcję), a po drugie okręt skierowano na kapitalny remont w zakładach Echevarrieta w Kadyksie. Po długotrwałym pływaniu w tropikalnych wodach niezbędny był remont kadłuba. Poza tym artyleria głównego kalibru otrzymała całkowicie elektryczne zasilanie, zamontowano namiernik oraz urządzenia do kierowania ogniem firmy „Hazemeyer”. Planowano również dokonanie drobnych zmian w silowni, które miały obniżyć koszty bieżącej eksploatacji, na które nie wystarczyło już środków finansowych.

W lipcu następnego roku flota hiszpańska miała przeprowadzić wielkie manewry u wybrzeży Galicji. W założeniach siły podzielono na dwie grupy. „Czerwoni” mieli za zadanie atakować wybrzeże przeciwnika by wysadzić desant u ujścia jednej z galicyjskich rzek. „Niebiescy” mieli nie dopuścić do urzeczywistnienia tego zamiaru. Pod flagą czerwoną działały krążowniki *Blas de Lezo* i *Méndez Núñez* oraz niszczyciele *Sánchez Barcáiztegui* i *Lepanto*, pod niebieską krążowniki *Libertad*, *Miguel de Cervantes* i *Almirante Cervera* oraz niszczyciele *Churrua* i *Alcala Galiano*.

W dniu 11 lipca 1932 dowódca „czerwonych” poprowadził swoje jednostki w kierunku Finisterre, gdzie zajęły one pozycje

Działo desantowe Armstronga kal. 76,2 mm stanowiące wyposażenie obu krążowników. To jest eksponatem Muzeum Morskiego w Kartagenie. fot. Alejandro Anca Alamillo





Ostatnie minuty życia krążownika *Blas de Lezo*. Trwa ratowanie załogi. Na drugim planie bliźniacz *Mendez Nunez* i niszczyciel *Sánchez Barcáiztegui*.

fol. zbiory Alejandro Anca Alamillo

w cieśninie między Centolo a przylądkiem Nave.

Nagle około godz. 14.00 na *Blas de Lezo* zaobserwowano silne uderzenie. Kmdr Molins wydał natychmiast rozkaz przeprowadzenia oględzin prawej i lewej burty,

a grupy awaryjne przygotowały się do działania. Po kilku minutach dowódca otrzymał raport, że woda zalewa kotłownię „A”, w której trzeba było wygasić kotły, co spowodowało, że okręt utracił część pary, a tym samym i możliwości manewrów.

Choć Molins wydał rozkaz rozpalenia kotłów opalanych węglem w tylnych przedziałach, to jednak los krążownika wydawał się być przesądzony. W celu uniknięcia zbędnych ofiar, wszyscy nie uczestniczący w akcji ratowniczej otrzymali zajęcia miejsca w szalupach. Grupy awaryjne miały również być gotowe do opuszczenia pokładu na pierwszy rozkaz. Szybko przerzucono hol z *Sánchez Barcáiztegui*, który jednak pękł i krążownik nadal swobodnie kołysał się na falach, pograżając się dziobem. Około godz. 15.00 rybacki trawler oraz okręt podwodny B-3 jeszcze raz podjęły próbę wzięcia jednostki na hol, jednak i ta próba zakończyła się niepowodzeniem.

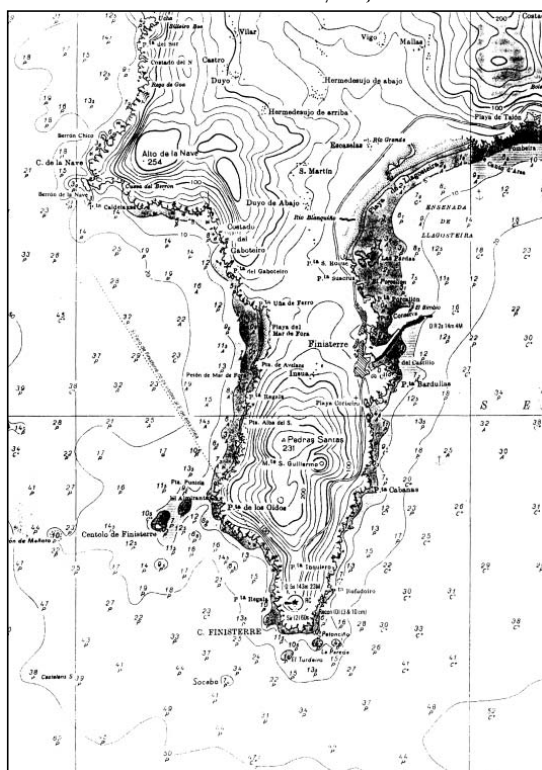
O godz. 19.45 na wszystkie stanowiska wydano rozkaz zebrania się załogi na górnym pokładzie i rozpoczęto ewakuację. Zgodnie z najlepszymi tradycjami hiszpańskiej marynarki wojennej kmdr Camilo Molins

Carreras jako ostatni opuścił tonący krążownik, który zatonął o godz. 20.25 w punkcie o współrzędnych 42°49'N i 9°13,4'W.

Niemal natychmiast wszystkie znajdujące się w rejonie tragedii okręty otrzymały rozkaz Ministra marynarki wojennej by sprawdzić miejsce zatonienia krążownika pod kątem możliwości jego ewentualnego wydobywania. Opinia specjalistów w tej mierze była nie zachęcająca. Krążownik zatonął na głębokości 60-70 m, co wykluczało możliwość jego wydobywania własnymi siłami Hiszpanów. Podniesienie jednostki wymagało zawarcia kontraktu z wyspecjalizowaną zagraniczną firmą, co powodowało, że koszt powrotu jednostki do służby był bardzo znaczny.

Prasa brukowa wylała morze błota na głowę dowódcy *Blas de Lezo* oraz kierownictwa ćwiczeń. Dla obrony honoru mundur postanowiono powołać trybunał wojskowy, rezultaty pracy którego, o ile tylko pozwalała na to tajemnica wojskowa, miały zostać ogłoszone w środkach masowego przekazu. Tymczasem do czasu zakończenia dochodzenia rejon Centolo o szerokości 360 m zamknięto dla jednostek o zanurzeniu większym niż 12 m. Ostatecznie okazało się, że przyczyną zatonienia krążownika są dwie podwodne skały nieoznaczone na żadnej mapie morskiej. Przy niskiej wodzie skały znajdowały się zaledwie 5 metrów poniżej poziomu morza. *Blas de Lezo* wszedł równocześnie

Przylądek Finisterre — miejsce zatonienia *Blas de Lezo*.  
zbiory Alejandro Anca Alamillo





na obie skały, przebijając dno na odcinku ponad 10 metrów.

W rezultacie dochodzenia uznano, że zatonięcie spowodowane było przyczyną losową i wyrokiem z dnia 1 marca 1933 wszystkich oskarżonych uwolniono od winy.

Z innych wydarzeń poprzedzających wybuch wojny domowej w Hiszpanii, należy wspomnieć jedynie udział Méndez Núñez w wystawach marynarki wojennej: w kwietniu 1935 w Kartagenie i w sierpniu tego roku w Kadyksie.

### Gwinejski rejs

Początek roku 1936 w Hiszpanii dał się zaobserwować jako okres przygotowań do wojskowego buntu, którego celem było obalenie rządu republikańskiego. Jednym z kroków w tym kierunku były przeprowadzone w maju duże manewry marynarki wojennej. W czasie ich przeprowadzenia pod komendą szefa głównego sztabu morskigo Francisco Javier de Salas Gonzales znalazły się okręty liniowe *Jaime I*, krążownik Méndez Núñez (d-ca kmdr por. Trinidad Matres Garcia) oraz I Flotylla Niszczycieli: *Almirante Valdés* (flagowy), *Sánchez Barcáiztegui*, *Almirante Ferrandiz* i *Jose Luiz Diez*. W skład eskadry „przeciwnej” dowodzonej przez wiceadm. Miguel de Mier del Rio wchodziły krążowniki *Libertad*, *Miguel de Cervantes*, *Almirante Cervera*, II Flotylla Niszczycieli: *Churrua* (flagowy), *Alcala Galiano*, *Lepanto* i *Almirante Antequera* oraz wszystkie okręty podwodne.

Grupa wiceadm. Mier w dniach 4-9 maja bazowała w Las Palmas de Gran Canaria, a grupa Salas do 11 maja w Santa Cruz de Tenerife. W czasie manewrów dowództwo eskadry spotkało się z gen. Franco i skonkretyzowało olany buntu w marynarce wojennej. Po zakończeniu manewrów okręt liniowy i krążowniki odeszły na północ, gdzie miały przeprowadzić strzelania, zaś niszczyciele i okręty podwodne do Kartageny.

Rozkaz ten nie dotyczył jednak Méndez Núñez, który otrzymał inne zadanie. Krążownik miał przejść na wody Zatoki Gwinejskiej w celu jak to określił urzędowy dokument „potwierdzenia obecności Hiszpanii na tych wodach”. Podobne zadanie w przededniu buntu wyglądało co najmniej dziwnie. Tak wydawać się mogło jedynie na pierwszy rzut oka, bowiem wśród załogi Méndez Núñez jak na żadnym innym hiszpańskim okręcie silne były wpływy marksistowskich agitatorów. Między członkami załogi szczególnie wyróżniał się III mechanik Eugenio Rodriguez Sierra, przeniesiony z niszczyciela *Sánchez Barcáiztegui*.

Okręt opuścił Wyspy Kanaryjskie około 10 maja by przybyć do Santa Isabel (Gwinea Hiszpańska) 25 czerwca. Czas przymusowej bezczynności w zamorskich koloniach komitet okrętowy wykorzystał z powodzeniem na propagandę wśród załogi i tubylców. Miejscowym murzynom idee Marksa i Lenina przypadły do serca. W tej sytuacji lokalny generał gubernator żądał szybkiego opuszczenia kolonii przez „buntowniczy” krążownik.

Początek buntu w Hiszpanii aktywiści komitetu okrętowego przyjęli z nieskrywanym oburzeniem, co dla dowódcy krążownika było wygodnym pretekstem do rozpoczęcia represji. Kmdr por. Matres wprowadził szereg sankcji przeciwko aktywistom komitetu, szczególnie palaczom, a nawet rozkazał wszcząć przeciw nim proces sądowy. Trzeba uczciwie powiedzieć, że choć załoga generalnie zachowała formalną lojalność wobec dowódcy i pozory dyscypliny, to jednak podobne ostre działania nie wywołały wśród niej szczególnego entuzjazmu. Faktyczna władza na okręcie od dawna już znajdowała się w rękach komitetu okrętowego. I to komitet łączył się drogą radiową z władzami, do których kierował liczne zapytania i w odpowiedzi otrzymywał instrukcje. W tej sytuacji najlepszym wariantem działania było oczekiwanie.

W dniu 21 lipca otrzymano długo oczekiwaną rozkaz Ministerstwa Marynarki Wojennej przejścia do Dakaru, gdzie dowódca miał otrzymać szczegółową instrukcję powrotu do Hiszpanii. 23 lipca krążownik opuścił Santa Isabel i 25 wszedł do Lagos. Tam przeprowadzono bunkrowanie węgla i 28 jednostka była znów w morzu by 2 sierpnia wejść do Freetown.

Wcześniej, gdy krążownik znajdował się jeszcze w Santa Isabel, komitet okrętowy poprosił drogą radiową o instrukcje na czas powrotu. Otrzymana odpowiedź była krótka „UMRA — być w gotowości” — i rzeczywiście frankiści mieli daleko idące plany dotyczące okrętu. Dowództwo w Kadyksie opracowało specjalną instrukcję dla kmdr por. Matres dotyczącą przyłączenia się Méndez Núñez do nacjonalistów. Krążownik miał zawinąć do Las Palmas. Równocześnie dowództwo tej bazy morskiej miało przygotować „spotkanie”. Wysłany jeszcze 29 lipca radiogram do dowódcy kanonierki *Canlejas* (stojącej na kotwicy w Las Palmas) nakazywał „nawiązanie możliwie szybkiego kontaktu z dowódcą krążownika z zachowaniem pełnej tajemnicy”, a następnie porozumienie się z Kadyksem. Dla zachowania tajemnicy proponowano między innymi korzystanie z portugalskiego kabla telegraficznego, łączącego metropolię z koloniami.

Problem polegał jednak na tym, że informacje przekazać można było jedynie w trakcie osobistego spotkania. Wierni radom „wujcia Lenina” o tym, że w przypadku rewolucji w pierwszej kolejności należy opanować pocztę, telefon i telegraf, aktywiści komitetu okrętowego szczególną wagę przywiązywali wpływom wśród radiotelegrafistów i szyfrantów. Tak więc nawet w przypadku przekazu instrukcji drogą radiową w zaszyfrowanej formie komitet znałby jej treść, co mogło by jedynie sprokować podjęcie „kroków odwetowych” z jego strony. Doświadczenie rewolucji w Rosji uczyło, że kroki te mogły być bardzo krwawe.

Dowództwo w Kadyksie przeliczyło się w swych rachubach, w rezultacie czego utraciło kontrolę nad krążownikiem. Zamiast bowiem kontaktować się osobiście z kmdr por. Matres, rozpoczęło wysyłanie instrukcji różnymi drogami, mając nadzieję, że któraś z nich dotrze do rąk dowódcy Méndez Núñez.

Rankiem tego dnia, gdy krążownik przybył do Freetown na jego pokładzie pojawił się pełnomocnik Służby Zaopatrzenia Węglowego, który głośno zakomunikował dowódcy, że na brzegu oczekuje go poufny telegram z Las Palmas (a wszyscy wiedzieli, że to miasto było twierdzą frankistów) który zostanie doręczony bezpośrednio do jego rąk. W mieście Matres rzeczywiście otrzymał telegram z Kadyksu w którym informowano o sytuacji na półwyspie i polecano kierować się do Las Palmas. Matres zachował te informacje w tajemnicy i 3 sierpnia krążownik wyszedł do Dakaru. Jednak tajemnica była pozorna, bowiem plany buntowników od dawna były znane w Ministerstwie Marynarki Wojennej. Z tej przyczyny gdy Méndez Núñez 5 sierpnia osiągnął Dakar, czekał tam na niego rozkaz Ministerstwa by powrócił do Fernando Po w celu uzupełnienia mazutu, węgla i innych zapasów tak by możliwe był bezpośredni powrót do Hiszpanii bez konieczności postoju na Wyspach Kanaryjskich. Bunt niedawno dopiero się rozpoczął i trzeba było poczekać na ostateczne wyjaśnienie się sytuacji na Kanarach w Tariffie, Ceucie i Melilli (władze w Madrycie nie wiedziały czy są one wierne rządowi czy buntownikom). Rozkaz ten stał się szybko znany całej załodze okrętu, co postawiło dowódcę w sytuacji bez wyjścia, bo jego niewykonanie oznaczało, że może zostać aresztowany przez komitet okrętowy.

7 sierpnia Méndez Núñez wszedł na wody Zatoki Gwinejskiej, a 11 osiągnął Santa Isabel. W tym czasie na pokładzie przeprowadzono demokratyczne wybory nowego dowództwa. Dodatkowo legitymizował to



Radziecki doradca na Méndez Núñez kpt. lt (później kpt. III rangi) N.N. Bykow, 1937 rok.  
fot. „Leningradcy w Hiszpanii”

fakt, że kmdr por. Matres zachorował na malarię. W dniu 28 sierpnia w Santa Isabel stary dowódca oficjalnie zdał komendę krążownika i generałowi gubernatorowi przedstawiono nowe dowództwo okrętu: Méndez Núñez dowodził por. Angel Bona, starszym oficerem i równocześnie szefem maszyn został III mechanik Eugenio Rodríguez Sierra, zaś stanowisko głównego nawigatora objął chorąży Guarch Rojano.

30 sierpnia wykonując rozkaz Ministerstwa Marynarki Wojennej krążownik wyruszył w drogę powrotną do Hiszpanii. Z postojem w Lagos, Méndez Núñez osiągnął 9 września Dakar. Tam wszyscy ci, którzy nie zgadzali się z polityką rządu, a więc i komitetu okrętowego dostali ostatnią szansę zejścia na brzeg. 12 września krążownik ponownie znalazł się na morzu, a 21 w wyznaczonym punkcie spotkał się z niszczycielem *Alcala Galiano*, który bez kłopotu przeprowadził jednostkę przez Cieśninę Gibraltarską do Malagi, gdzie akurat główne siły floty republikańskiej przygotowywały się do wyjścia w słynny „Północny marsz”.

Oto jak opisuje spotkanie, jego naoczny obserwator N.G. Kuzniecowa: „W czasie postoju w *Maladze* do portu wszedł by przyłączyć się do floty republikańskiej krążownik Méndez Núñez... Załoga krążownika postanowiła przebić się na Morze Śródziemne i walczyć po stronie rządu republikańskiego. Głośne „Vive la Republica” na wszystkich okrętach było nagrodą dla dzielnej załogi. Przyłączenie się krą-

żownika podniosło duch bojowy załóg okrętów wychodzących wykonać zadanie na północy”.

W tym samym dniu Méndez Núñez wyszedł do Kartagenu, którą osiągnął 23 września. Po kilku dniach nowym dowódcą krążownika wyznaczony został por. Pedro Prado Mendizabal.

Flota republikańska cierpiała na chroniczny brak oficerów i dlatego nierzadko okrętami, nawet pierwszej rangi, dowodzili porucznicy czy chorążowie. Rozkazami Ministerstwa nadawano im kolejne i nie tylko stopnie wojskowe, ale to nie rozwiązywało rzeczywistego problemu, po prostu nowi dowódcy nie posiadali niezbędnego doświadczenia. W tej złożonej sytuacji wielką pomoc republikańskiemu dowództwu udzielił Związek Radziecki, kierując licznymi doświadczonymi oficerami na stanowiska „doradców” hiszpańskich dowódców. Już w listopadzie 1936 doradcą na Méndez Núñez został kpt-lt (pol. kpt.) I.N. Bykow, dawny oficer artylerzysty z okrętu liniowego *Marat*. Jego doświadczenie okazało się nieocenionym dla podniesienia poziomu wyszkolenia bojowego załogi krążownika, szczególnie w początkowym okresie wojny.

## Początkowe operacje wojny domowej

Przejście republikańskiej floty na północ było jednym z największych błędów strategicznych republikańskiego dowództwa. Nie rozwiązało to problemów Asturii, ograniczając się jedynie do ostrzału pozycji frankistów. Tym bardziej, że sytuacja wymagała zorganizowania ochrony transportów wojskowych z ZSRR. Dlatego już 13 października rozpoczęto operację powrotu floty na Morze Śródziemne.

Pozostające w Kartagenie Méndez Núñez, *Churruca*, *Sánchez Barcáiztegui* i *Alcala Galiano* otrzymały rozkaz zabezpieczenia przejścia sił głównych przez Cieśninę Gibraltarską, a następnie przyłączenie się do nich w wyznaczonym punkcie. 18 października okręty znalazły się w Cieśninie, skąd przekazywały eskadrze aktualne informacje operacyjne o panującej sytuacji. Zdaniem wielu przyczyniło się to do powodzenia całej operacji.

Sytuacja w działaniach na liniach komunikacyjnych na Morzu Śródziemnym zależała od aktywności i rzutkości zwalczających się stron. Podstawowym zajęciem Méndez Núñez w tym okresie było pozostawanie w gotowości, tak by na pierwszy rozkaz móc wyjść w morze dla wsparcia sił republikańskich. Do końca listopada utrzymała się takie patowe położenie. Wszystko

zmieniło się 22 listopada. W tym dniu główne siły republikańskie na czele z okrętem liniowym *Jaime I* wyszły na zewnętrzną redę Kartagenu. Około godz. 09.50 włoski okręt podwodny *Torricelli* odpalił z odległości 1 000 m dwie torpedy do krążownika *Miguel de Cervantes*. Torpedy osiągnęły cel wybuchając na śródkręciu w rejonie kominów. W rezultacie ataku zostały zatopione przedział maszynowni oraz kotłownia No 3. Krążownik skierowano do remontu. Problem polegał jednak na tym, że baza w Kartagenie nie była przygotowana do remontu tak dużych jednostek, trzeba było przebudować dok, brakowało niezbędnych materiałów. W związku z tym nikogo nie dziwi, że dość elementarne w końcu uszkodzenia usuwano całe 1,5 roku (do 11 kwietnia 1938 r.). W okresie listopada — grudnia włoskie okręty podwodne jeszcze nie raz atakowały republikańskie jednostki, świadczyć o tym może znaleziona na brzegu w dniu 24 grudnia włoska torpeda oraz inna wyłowiona przez rybaków. Prawdopodobnie jednym z celów takich ataków był także Méndez Núñez, ale na szczęście torpedy nie dosięgły celu.

Eksplzja na *Miguel de Cervantes* miała również inne daleko idące konsekwencje — Méndez Núñez został okrętem pierwszej linii. Na potwierdzenie tego okręt 1 grudnia przyłączył się do głównych sił floty w Barcelonie. Kilka dni później przeszedł do Valencji, gdzie w odwiedził go brytyjski admirał.

W rezultacie szczegółowego śledztwa z udziałem radzieckich specjalistów udało ustalić się, że do uszkodzenia *Miguel de Cervantes* użyto torped włoskiej produkcji. Frankiści w tym czasie nie dysponowali okrętami podwodnymi, wszystko wskazywało więc na włoską dywersję. W dniu 19 grudnia republikańskie dowództwo postanowiło przeprowadzić „akcję odwetową”, ustalając dzięki pracy rozpoznania miejsce dyslokacji włoskich okrętów podwodnych. W tym dniu o godz. 16.30 redę Barcelony opuścił Méndez Núñez wraz z niszczycielami *Gravina* i *Sánchez Barcáiztegui*. W rejsie eskadry uczestniczył jako przedstawiciel głównego sztabu morskiego, kierującego operacją radziecki doradca morski Kirillo. Jednostki skierowały się do wyspy Majorka, gdzie wg danych rozpoznania w porcie Soller miały znajdować się włoskie okręty podwodne działające u wybrzeży Hiszpanii. Podchodząc do portu około godz. 22.30 *Sánchez Barcáiztegui* wystrzelił w jego kierunku 26 pocisków. Krążownik z drugim niszczycielem pozostawał w dozorze, ubezpieczając przed niespodziankami od strony morza (gdzieś w pobliżu znajdowały się bowiem 3 krążowniki





frankistów). O ile nie liczyć, że ostrzał spowodował co najwyżej szkody moralne, to operacja zakończyła się powodzeniem. 20 grudnia *Méndez Núñez* wszedł do Tarragony, *Sánchez Barcáiztegui* skierował się do Barcelony a *Gravina* do Rosas.

Pierwszą operacją krążownika w nowym 1937 roku było eskortowanie w dniach 8-12 stycznia statku handlowego *Tramontana*. Do wykonania tego zadania zaangażowano praktycznie niemal całą flotę republikańską: krążowniki *Libertad*, *Méndez Núñez* oraz niszczyciele *Almirante Antequera*, *Alcala Galiano*, *Lepanto*, *Sánchez Barcáiztegui*, *Almirante Valdés* i *Gravina* (rozkazy floty nr 23, 24, 25). Wszystko to wyjaśnić można było bardzo prosto — na pokładzie *Tramontana* znajdował się ładunek złota — 315 skrzynek każda o wadze 65,5 kg. Flota bezpiecznie przeprowadziła transportowiec z Kartageny do Barcelony i dalej do Marsylii. Niestety operacja ta stała się powodem kolejnej szumnej kampanii w pro-faszystowskiej prasie, która starała się zdyskredytować republikańskie władze jako grabieżców narodowego majątku.

W początkach 1937 frankiści rozpoczęli duże natarcie na kierunku południowym. Gdy w dniu 15 stycznia padł San Pedro de Alcántara, stało się jasnym, że nie jest to zwykłe taktyczne działanie, lecz poważna operacja skierowana przeciwko Maładze, wobec czego dowództwo wojsk lądowych poprosiło o wsparcie floty. Republikańskie lotnictwo próbowało także atakować okręty buntowników, nie odnosząc jednak żadnych sukcesów. Jedynym sukcesem było rozpoznanie z powietrza trzeciego krążownika buntowników *Baleares*, wskazujący na fakt, że nacjonaliści zdołali ukończyć jego budowę. Trzeba jednak sprawiedliwie powiedzieć, że *Baleares* uczestniczył w tej operacji bez pełnej artylerii głównego kalibru. Nie miało to większego znaczenia, bowiem oznaczało, że frankiści zdołali uzyskać przewagę na morzu i teraz to republikanie musieli mieć się na baczności.

Jeszcze w dniu 14 stycznia w czasie przeprowadzania przez I Flotyllę Niszczycieli transportowca *Darro*, dowództwo sił rządowych wysłało w morze dla przykrycia operacji swoje podstawowe siły — krążowniki *Libertad* i *Méndez Núñez* wraz z niszczycielami *Almirante Antequera*, *Alcala Galiano* i *Sánchez Barcáiztegui*. Ich zadaniem było „przeprowadzenie patrolu na Morzu Śródziemnym w dniach 14, 15 i 16 (rozkaz Nr 27). Po zakończeniu eskortowania transportowca zamierzano w nocy z 16 na 17 przeprowadzić nocny atak na krążowniki frankistów, do którego jednak z uwagi na pogorszenie się pogody nie doszło i zespół powrócił do bazy.

17 stycznia padła Marbella, dzięki czemu przeciwnik wyszedł prawie na obrzeża Malagi. W dniu 20 stycznia republikańska flota przeprowadziła jeszcze jedną operację w celu wsparcia bohaterskich obrońców Malagi. W tym dniu w morze wyszły *Libertad*, *Méndez Núñez*, *Almirante Antequera*, *Alcala Galiano*, *Lepanto* i *Sánchez Barcáiztegui*, które zgodnie z rozkazem Nr 31 miały „patrolować w południowej części Morza Śródziemnego, a w razie spotkania z przeciwnikiem rozbić jego siły”. W rzeczywistości flota miała znowu zabezpieczyć operację niszczycieli. Tym razem *Siscar*, *Almirante Valdés* i *Gravina* przeprowadziły rajd w zachodniej części Morza Śródziemnego, ostrzeliwując Estepona, na którą spadły 62 pociski.

W tym czasie buntownicy pragnąc przezwyciężyć nawet takie lokalne działania floty republikańskiej, przerzucili 3 swoje krążowniki w rejon między Kartageną a Malagą. Choć na 24 stycznia republikanie planowali kolejną operację, w której dla zrównoważenia frankistowskich krążowników miał uczestniczyć *Jaime I*, krążowniki i 8-9 niszczycieli, to jednak z akcji trzeba było zrezygnować z uwagi na wzmogoną aktywność włoskich okrętów podwodnych.

W początkach lutego sytuacja w rejonie Malagi stała się krytyczną. W nocy z 4 na 5 lutego republikańskie dowództwo postanowiło przeprowadzić akcję, celem której miały być okręty buntowników. Około 14.00 4 lutego w morze wyszły *Almirante Antequera*, *Alcala Galiano*, *Lepanto* i *Sánchez Barcáiztegui*, których zadaniem była „obserwacja znajdującego się pod kontrolą rządu wybrzeża z równoczesnym atakowaniem i niszczeniem wszystkich napotkanych okrętów przeciwnika” (rozkaz Nr 35). Jako wsparcie przydzielono krążowniki *Libertad*, *Méndez Núñez* i niszczyciele *Escano*, *Almirante Valdés*, *Gravina* i *Siscar* których zadanie polegało na „rozbijaniu nieprzyjaciela w przypadku jego napotkania oraz zabezpieczeniu odwrotu I Flotylli Niszczycieli po nocnym ataku na krążowniki przeciwnika” (rozkaz Nr 36). I tym razem jednak operacja nie przyniosła zamierzonego rezultatu. W rejonie przylądka Gata I Flotylla Niszczycieli napotkała włoskie krążowniki *Muzio Attendolo* i *Luigi Cadorna*, które natychmiast przekazały otwartym tekstem informacje o republikańskich niszczycielach na morzu, co spowodowało przerwanie całej operacji.

Ostatnią operację tego typu republikanie planowali na 7 lutego. W tym dniu *Libertad*, *Méndez Núñez*, *Lepanto*, *Alcala Galiano* i *Sánchez Barcáiztegui* znowu wyszły w morze dla dalekiego ubezpieczenia mających wyjść nazajutrz w rejon Cieśniny

jednostek I Flotylli Niszczycieli. Po drodze eskadra miała poszukiwać i atakować krążowniki przeciwnika, które wg informacji dowództwa wojsk lądowych ostrzeliwały Marbella i Motril (rozkaz Nr 38). Jednak i ten wypad zakończył się bez rezultatu.

W połowie marca frankistowski krążownik *Baleares* przeprowadził szereg akcji przeciwko republikańskim wybrzeżom. Celem tych akcji było wykazanie opinii publicznej kto rzeczywiście panuje na morzu, a przy okazji utrudnienie rejsów transportowców z zaopatrzeniem dla republikanów. W jej toku ostrzelano szereg punktów na wybrzeżu Levante. Republikanie przyjęli wyzwanie i 25 marca rozpoczęli operację, której celem było „odszukanie i zaatakowanie nieprzyjacielskiego krążownika” (rozkazy Nr 75, 76). Wieczorem 25 z Kartageny wyszły niszczyciele *Gravina*, *Almirante Miranda* i *Escano*. Ich zadanie polegało na przeprowadzeniu operacyjnego rozpoznania, przy czym 2 pierwsze skierowały się do Mahon, a ostatni do Barcelony. Rankiem następnego dnia w odległości 40 Mm od przylądka San Antonio na kursie 140° niszczyciele spotkały się z zespołem głównych sił eskadry w składzie: *Libertad*, *Méndez Núñez* oraz II Flotylla Niszczycieli (*Churruca*, *Alcala Galiano*, *Almirante Valdés*, *Lepanto*, *Siscar* i *Sánchez Barcáiztegui*).

W dniu 26 marca okręty miały poszukiwać przeciwnika między Almerią a Oranem, w dniu następnym do godz. 21.00 w trójkącie Almeria-Alhucemas-Motril. (rozkaz Nr 77). Planu jednak nie zrealizowano, bowiem 27 marca około godz. 10.00 eskadrę wykryło lotnictwo frankistów. Z uwagi na zagrożenie ze strony bombowców dowódca eskadry postanowił zmienić dalsze plany. *Lepanto*, *Alcala Galiano* i *Sánchez Barcáiztegui* zostały skierowane do ostrzelania Malagi, zaś wezwany w tym celu z bazy *Lazaga* do Motril, a *Gravina* i *Almirante Miranda* punktów na Wyspach Balearskich. Pozostałe jednostki bez szkód wróciły do bazy.

#### Bitwa koło Przylądka Palos

Choć podstawowym zadaniem floty republikańskiej była ochrona transportów morskich, to jednak w przerwach między kolejnymi konwojami, postanowiono przeprowadzić szereg akcji przeciwko okrętom i bazom przeciwnika. 13 kwietnia 1937 roku w ścisłej tajemnicy dowództwo opracowało dużą operację w celu ostrzelania Malagi. Reżim tajemnicy był bezprecedensowy jak na Hiszpanię owych czasów. Przykładowo na wychodzącym w morze 17 kwietnia niszczycielu *Almirante Miranda* plan dalszej operacji przekazał Jose Corta-



## OKRES MIĘDZYWOJENNY

zar — specjalny emisariusz ministra marynarki wojennej, który przybył dosłownie w momencie odchodzenia okrętu od nadbrzeża.

Krótko po północy 23 kwietnia rozpoczęło się wyjście z Kartageny podstawowych sił floty: krążowników *Libertad* (pod flagą dowódcy floty kmdr ppor Migeul Buiza), *Méndez Núñez* oraz 5 niszczycieli (rozkaz Nr 95). Tak jak poprzednio pierwsze wyszły niszczyciele, których zadaniem było odpędzenie dalej w morze okrętów podwodnych nieprzyjaciela, zabezpieczając w ten sposób bezpieczeństwo krążowników. Ukrywając swoje rzeczywiste zamiary okręty wzięły kurs na północ, a dopiero po zapadnięciu zmroku skierowały się na południe. Dla wsparcia operacji, a faktycznie podniesienia ducha załóg z Almerii do eskadry miał dołączyć okręt liniowy *Jaime I*, którego eskortowały wydzielone z eskadry *Almirante Miranda* i *Gravina*. Obie grupy połączyły się 24 marca około godz. 09.00 rano.

Ostrzał rejonu Motril-Torrox przeprowadziły w szyku torowym *Libertad*, *Jaime I* i *Méndez Núñez*. Niektóre niszczyciele poszły dalej w kierunku Malagi aby ostrzelać znajdujące się tam cele. Ich W zadaniem w przypadku zauważenia przeciwnika było ściągnięcie go pod lufy głównych sił eskadry.

Jednostki rozpoczęły ostrzał wybrzeża z dystansu około 50 kabli. Świadek tych wydarzeń A.P. Łabudin pisał: „Wybuchy pocisków, zwłaszcza dużego kalibru, były dobrze widoczne...Celami były baterie przeciwnika, urządzenia portowe, skupiska pojazdów na nadmorskiej drodze. Wkrótce w Motril wybuchły poważne pożary. Baterie przeciwnika z czasem umilkły”. Jednym z celów operacji była likwidacja baterii

nadbrzeżnych, które dysponowały w tym rejonie działami kal. 150 mm. Jedyna bateria tego kalibru otwierała ogień z opóźnieniem i prowadziła go niemrawo, co oznaczało, że akcja została faktycznie przeprowadzona bez przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela. Widoczność była doskonała i z pokładu okrętów widoczny był upadek każdego pocisku. Duże okręty oddały zaledwie po kilka salw nie chcąc tracić amunicji, ogień niszczycieli był zdecydowanie bardziej masowy. Ogółem sądząc z raportów frankistów na miasto spadło ogółem około 1 000 pocisków, których efekt był bardzo problematyczny. Na brzegu wybuchło kilka pożarów, nie zaobserwowano jednak eksplozji składów amunicji.

Część operacji przeprowadzona przez niszczyciele okazała się całkiem nieudana, choć jedynymi siłami, jakie frankiści mogli przeciwstawić były bazujące w Maladze 2 kutry torpedowe — *Falange* i *Requete*. Tak opisuje „bój” niszczycieli z kutrami torpedowymi N.G. Kuzniecowa, znajdujący się na pokładzie krążownika *Libertad*. „Około 15.00 na horyzoncie pojawiły się wpierv dymy, a następnie sylwetki naszych niszczycieli. Fale przed dziobem i za rufą wskazywał, że śpieszą się na spotkanie z eskadrą, jednak dlaczego nie było jeszcze wiadomo...Wkrótce wszystko się wyjaśniło. Kilka kutrów torpedowych buntowników, trzymając się w odpowiedniej odległości, próbowało zaatakować niszczyciele. Te ostatnie tylko z rzadka ostrzeliwały kutry. Wówczas kutry oddalały się, a niszczyciele podchodziły bliżej brzegu by ostrzelać Malagę. Wtedy kutry ponownie ruszały do ataku, a niszczyciele musiały zrezygnować z zamiaru ostrzelenia bazy, przenosząc ogień na kutry torpedowe. Po czym zabawa zaczęła się od nowa. Była to swego rodzaju

zabawa „w kotka i myszkę”. Niszczyciele dysponowały większą prędkością i nie bojąc się jednostek torpedowych pokazywały im rufę uchodząc w morze. Kutry torpedowe nie bały się niszczycieli i gdy te otwierały ogień wycofywały się do swojej bazy w Maladze”. Sądząc z raportów dowódców kutrów torpedowych, próbowały one rzeczywiście atakować niszczyciele torpedami z dystansu 9 000 m, lecz bezskutecznie.

Pod wieczór eskadrę zaatakowało kilka samolotów przeciwnika, wobec czego Buiza mimo nie wykonania zadania wydał rozkaz powrotu do domu. Około godz. 16.00 eskadra wzięła kurs na północ. Z nastaniem zmroku jednostki przyjęły sztyk torowy, skracając odległości między nimi. Choć rezultaty operacji były więcej niż skromne, to jednak wśród marynarzy panował bojowy nastrój. Wszędzie burliwie omawiano akcję, wymieniano wrażenia, szacując straty buntowników.

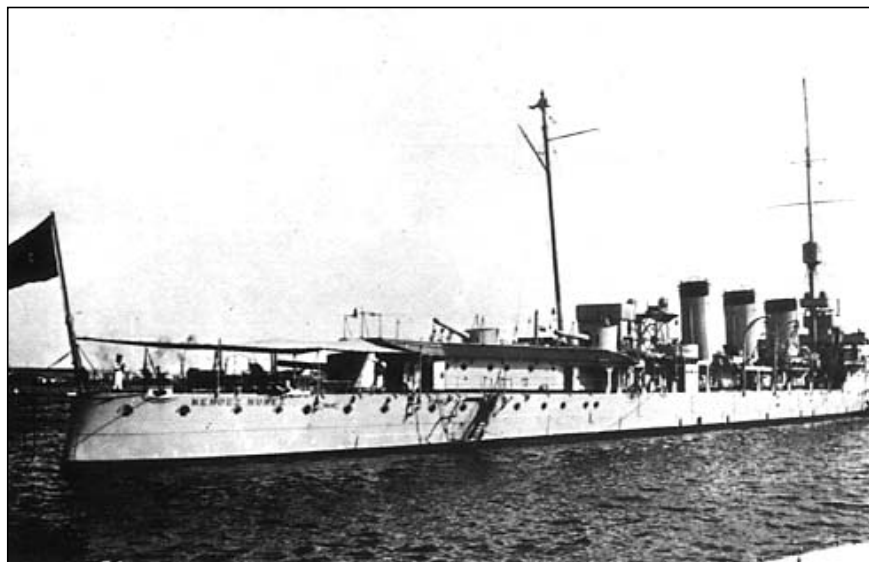
Około godz. 20.00 na trawersie Almerii od zespołu odłączył się *Jaime I* z 2 niszczycielami. Teraz na czele kolumny szedł *Libertad*, a za nim *Méndez Núñez*, po czym dalej niszczyciele na czele z *Almirante Antequera*.

Niepowodzenia jednak nie przestały przesładować republikańskiej eskadry. Głęboką nocą przechodząc koło latarni morskiej Sabinal, *Jaime I* wszedł na mieliznę. Stare wyposażenie nawigacyjne okrętu pracowało nie zadawalająco, zaś sama latarnia była wygaszona. W rezultacie przejście pancernika prowadzono z prędkością 11 węzłów (wyliczoną na podstawie obrotów maszyn). Rzeczywista prędkość tymczasem wynosiła 10 węzłów, tak że zwrot w kierunku Almerii wykonano zbyt wcześnie. Całą noc i rano trwały prace ratownicze i tylko wspólnymi siłami holowników portowych i niszczycieli udało się ściągnąć okręt liniowy na głęboką wodę.

Po otrzymaniu informacji o awarii *Jaime I* dowódca floty Migeul Buiz, przez pewien czas zastanawiał się co robić dalej. Problem komplikował dodatkowo fakt, że radziecki doradca Nikołaj Kuzniecowa (dysponujący dużo większym doświadczeniem dowódczym niż Buiz, który do wybuchu wojny domowej był raptem kmdr ppor.) na krótko przed otrzymaniem radiogramu przeszedł na niszczyciele. Z jednej strony wypadało zabezpieczyć bezbronny pancernik od strony morza, z drugiej jednak skupienie floty w Almerii ściągnąć mogło niechybnie uwagę lotnictwa frankistów. Ostatecznie licząc, że frankistowskich krążowników nie ma na morzu, bo w przeciwnym razie po tak szumnej akcji musiały by się one ujawnić, na mostku *Libertad* pojawił się sygnał „Iść do bazy”.

*Méndez Núñez* w początkowym okresie wojny domowej.

fot. „Leningradcy w Ispanii”





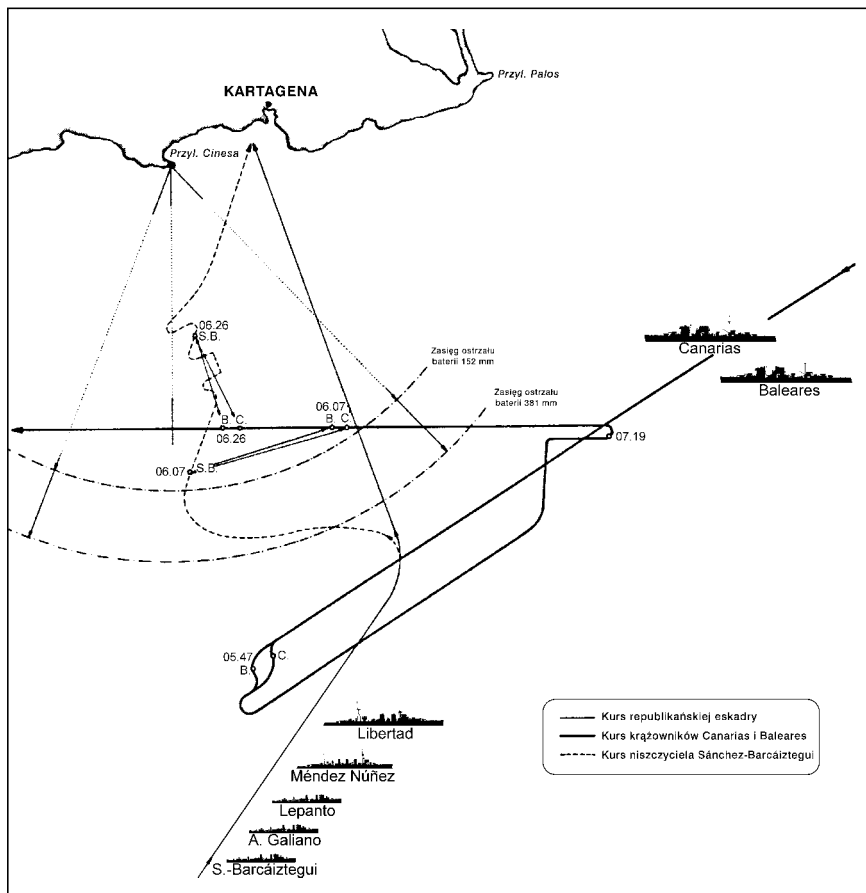
Okazało się jednak, że republikańskie dowództwo poważnie ryzykowało, bowiem krążowniki buntowników znajdowały się jednak na morzu. Dokładnie o północy w odległości około 40-50 Mm od Kartageny eskadrę republikańską zauważył niemiecki krążownik *Leipzig*. Informacje o dokładnych współrzędnych przeciwnika dotarły natychmiast do dowódcy frankistowskiej eskadry kontradm. Moreno, który mógł skorygować swoje dalsze działania.

Krążowniki buntowników *Canarias* i *Baleares* znajdowały się w tym czasie w rejonie Valencji. Teraz w poszukiwaniu floty republikańskiej ruszyły one pełną prędkością w kierunku Kartageny. To czego obawiali się republikanie, a na co liczyli frankiści mogło się teraz spełnić, a mianowicie korzystając z przewagi zasięgu artylerii ci ostatni mogli nawiązać kontakt ogniowy na dystansie uniemożliwiającym skuteczną odpowiedź. (tak właśnie postąpili Japończycy w boju z *Admirałem Uszakovem*).

O 05.25 w szarówce przedświt frankiści zauważyli 2 duże jednostki przeciwnika, z których jedną rozpoznano jako *Libertad*. *Canarias* i *Baleares* natychmiast wykonały zwrot w lewo o 90° aby zbliżyć się na optymalny dystans. Gdy dystans spadł do 12 000 m okręty wykonały kolejny zwrot i przyjęły równoległy kurs z zespołem republikańskim. Wszystko przebiegało jak na ćwiczeniach.

O godz. 06.50 *Baleares* otworzył ogień do najbliższego niszczyciela. Oto jak opisuje minuty starcia, jego obserwator N.G. Kuzniecowa „*Ramirez...poprosił mnie na kawę Ledwie zdążyliśmy zejść pod pokład, jak ktoś donośnym i pełnym trwogi głosem krzyknął „Aviones” zmuszając nas do powrotu na górę. Wszyscy znajdujący się na mostku bacznie obserwowali lornetkami niebo, lecz żadnych samolotów nie było widać. Niszczyciel Lepanto bombardują samoloty — powiedział sygnalista wskazując kierunek, gdzie znajdował się ten okręt Rzeczywiście słupy wody podnosiły się wokół niszczyciela, a dym z kominu wskazywał, że szedł pełną prędkością. Samolotów nieprzyjaciela nie było jednak widać. Poza tym wysokie słupy wody wznosiły się w bezpośrednim sąsiedztwie niszczyciela. W końcu rozumiemy, to nie samoloty, lecz strzelające okręty, które znajdują się gdzieś na morzu poza zasięgiem naszej widoczności*”.

Republikańska eskadra zwiększyła prędkość i ruszyła w kierunku przeciwnika. Krążowniki wyszły do przodu, zaś niszczyciele zupełnie nie wiedząc co robić, zaczęły wykonywać niebezpieczne manewry, przecinając wzajemnie swoje kursy. Widząc, że republikanie poszli na zbliżenie, po 6 mi-



Pierwsza bitwa koło przylądka Palos.

rys. Nikołaj W. Mitiuckow

nutach od początku starcia *Baleares* przerwał ogień, wykonał zwrot w lewo i wziął kurs na północ, tak by utrzymać dystans.

Republikanie podeszli nieco w kierunku frankistów, jednak wobec nie odnalezienia ich okrętów wzięli kurs na bazę. Choć Kuzniecowa stwierdza, że niszczyciele nie przeprowadziły ataków torpedowych, to w raporcie dowódcy floty skierowanym do Ministerstwa Marynarki, poinformowano o „wystrzeleniu 4 torped z dużej odległości”. Raport z *Baleares* także wspomina, że *Lepanto* oddał w jego kierunku salwę torpedową. Trafienie z tak znacznej odległości nawet do dużego celu, jakim był ciężki krążownik okazało się niemożliwym.

O godz. 07.19 frankistowskie krążowniki skierowały się na zachód i zwiększając prędkość do 30 węzłów ruszyły na zbliżenie z przeciwnikiem. Teraz ich celem stał się niszczyciel *Sánchez Barcáiztegui*, który wyruszył z Almerii w pogoń za republikańską eskadrą. Eskadra wchodziła już do portu, gdy o godz. 08.07 zbliżywszy się na odległość 12 000 m do *Sánchez Barcáiztegui* krążowniki otworzyły ogień.

Nie zdążywszy nawet przycumować *Buiza* postanowił ponownie doprowadzić do zbliżenia z przeciwnikiem. *Libertad* i *Méndez Núñez* szybko ruszyły ku wyjściu z portu. Poza tym *Sánchez Barcáiztegui*

wspaniale manewrował, starając się wyjść ze strefy ostrzału. Raport dowódcy floty tak opisuje ten moment „*Wracający do bazy niszczyciel Sánchez Barcáiztegui został w odległości 20 Mm od Kartageny atakowany przez krążowniki Canarias i Baleares. Krążowniki otworzyły ogień z dystansu 12.000 m. Sánchez Barcáiztegui przyjął walkę i w ciągu 30 minut wystrzelił w kierunku nieprzyjaciela 150 pocisków. Flota, która weszła już do portu, ponownie znalazła się na morzu aby przegnać przeciwnika*” Wspomnienia Kuzniecowa z tych wydarzeń są jednak bardziej emocjonalne „*Przez kilka minut mogliśmy obserwować, jak wokół idącego niszczyciela wybuchały pociski i podnosiły się słupy wody wyższe od kominów. Wszyscy rozumieliśmy, że wystarczy tylko jedno trafienie w „Sanchez”, by ostatecznie zatopić lub zmienić okręt w nieruchomy cel*”. W najtrudniejszym momencie otworła ogień bateria nadbrzeżna kal. 381 mm zlokalizowana na przylądku Cinesa. Teraz sytuacja odwróciła się i wystarczyło jedno celne trafienie by zmienić frankistowskie krążowniki w nieruchomy cel. O godz. 08.26 przeciwnik przerwał ogień i z pełną prędkością opuścił sektor ostrzału artylerii nadbrzeżnej. W pogoni za buntownikami flota republikańska zapuściła się w morze



## OKRES MIĘDZYWOJENNY

na 30 Mm, jednak frankiści korzystając z przewagi prędkości nie podjęli walki.

Wkrótce potem do eskadry dotarła wiadomość, że *Jaime I* zszedł z mielizny bez uszkodzeń i o własnych siłach dotarł do Almerii. Tym samym sprawy przyjęły wreszcie korzystny obrót dla republikanów. Do wieczora okręty bezpiecznie dotarły do swych miejsc postoju w bazach, gdzie uzupełniły paliwo, przygotowując się do kolejnych operacji. Tak zakończyła się pierwsza duża, jak na miary wojny domowej w Hiszpanii, bitwa morska. Przeciwnicy działali bardzo ostrożnie, zatem i rezultaty były skromne. Tym nie mniej jednak załogi obu walczących stron pełne były entuzjazmu, każda z nich uważała akcję za swoje zwycięstwo.

### Kolejne operacje

Po starciu koło przylądka Palos, które prasa rozdmuchała do poziomu największej bitwy morskiej nastąpił znowu dzień powszedni. Na flocie spoczął tradycyjny już obowiązek zabezpieczenia ruchu transportowców z ładunkami wojskowymi.

W nocy 18 maja główne siły w składzie *Libertad*, *Méndez Núñez*, *Churruca*, *Alcala Galiano*, *Gravina*, *Escano* i *Almirante Miranda* wyszły w morze. Ich zadaniem było spotkanie w odległości 10 Mm na północ od Algieru 2 statków handlowych, a następnie bezpieczne przeprowa-

dzenie ich do Kartagenu (rozkaz Nr 110). Za suchymi sformułowaniami oficjalnych dokumentów, kryje się jednak prawdziwy żar operacji. Oto jak wspomina ten zwykły w końcu rejs, radziecki doradca W.L. Bogdenko, znajdujący się wówczas na pokładzie statku *Cabo Palos*. „Razem z kapitanem przeżyliśmy wspólnie niemało trudnych minut i godzin. Co minutę podnosiliśmy do oczu lornetki i z uporem wpatrywaliśmy się w horyzont, zakryty jeszcze szarą mgłą przedświt. Przechodzi jeszcze jakiś czas i zauważamy na horyzoncie na wprost nas słupy dymu — jeden, dwa, potem ich liczba rośnie, trzy, cztery, razem osiem dymów. Można je teraz zobaczyć nawet nieuzbrojonym okiem. Jednak czyje to okręty? Może faszystów? Wiadomo, że to okręty wojenne i idą kursem spotkaniowym. Już widać wyraźnie ich sylwetki — 2 krążowniki i 6 niszczycieli. Już nie ma wątpliwości, Hiszpanie rozpoznają krążownik *Libertad* idący na czele. Okręty eskadry biorą nas pod ochronę: z lewa i prawa po 3 niszczyciele, a z tyłu 2 groźne krążowniki. Jest nam lżej i wzdychamy z ulgą. Pod taką eskortą możemy czuć się bezpiecznie”.

Rankiem 29 maja krążowniki wraz z flotyllą niszczycieli wychodzą w morze by podjąć eskortę transportowca *Magallanes* „z ważnym ładunkiem ze wschodu” (rozkaz Nr 116). Sytuację komplikował dodatkowo fakt, że wcześniej Włosi wypatrzyli

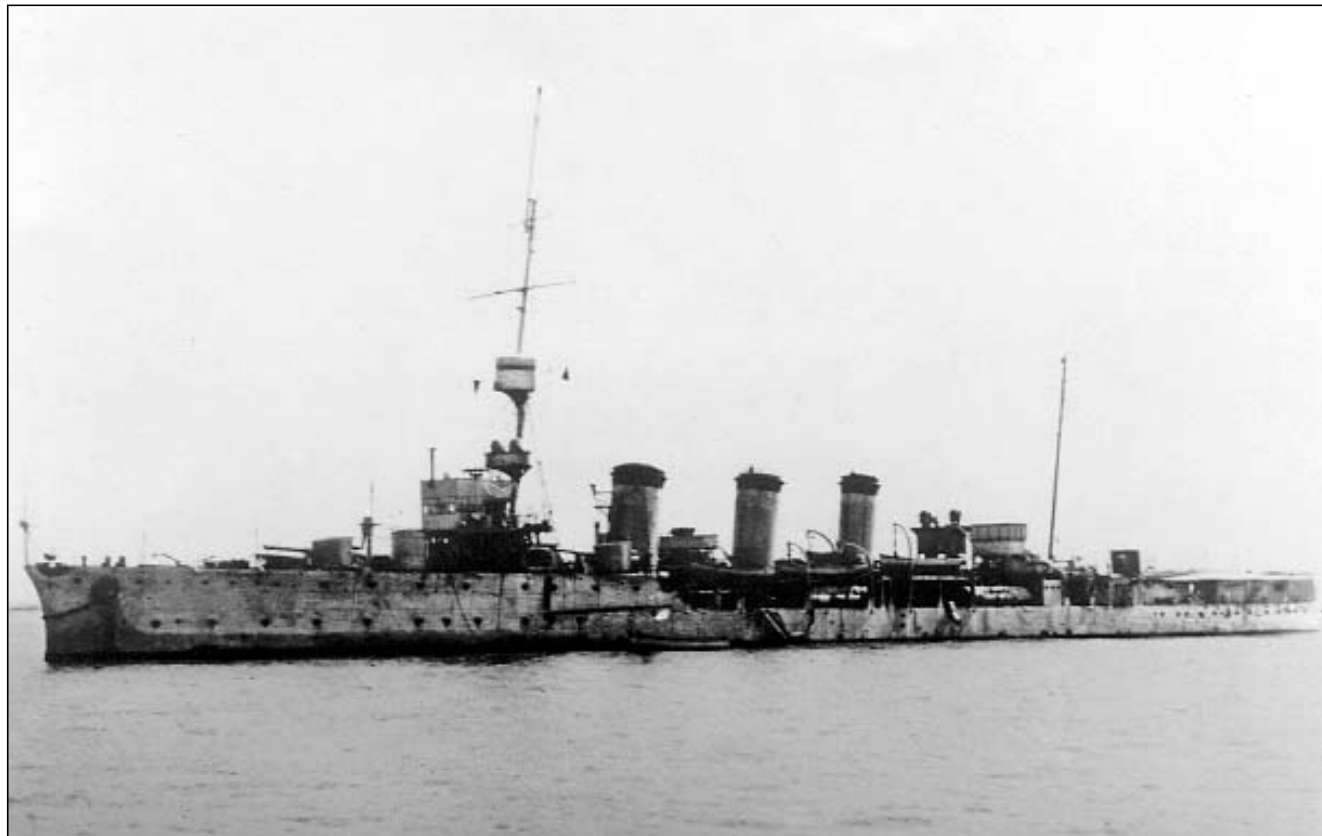
transportowiec w rejonie przylądka Bon w Cieśninie Tuniskiej. Aby odwrócić uwagę przeciwnika, który rzucił swoje siły na przechwycenie transportowca, eskadra miała ostrzelać dowolny, zajęty przez buntowników punkt wybrzeża, by tym samym odciągnąć go od wyznaczonego punktu spotkania. Ostatecznie jako cel wybrano Ibizę, a na pokład *Magallanes* przekazano informację o konieczności zmiany dotychczasowego kursu i współrzędne nowego punktu spotkania.

Po zbliżeniu się do wyspy 3 niszczyciele odłączyły się od eskadry, podeszły do wyspy i oddały po 6 salw w kierunku urządzeń portowych. Zgodnie z planem równocześnie z ostrzałem artyleryjskim, lotnictwo miało przeprowadzić nalot.

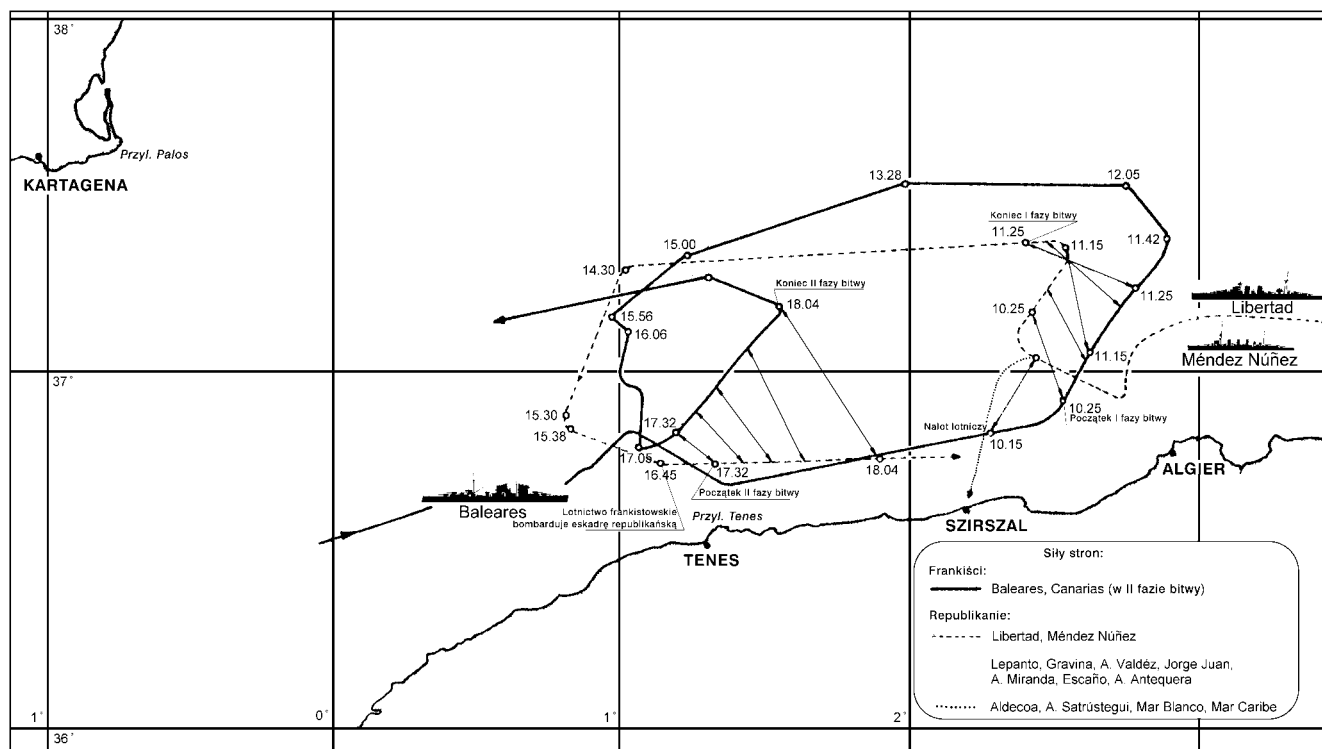
Całkiem jednak niespodziewanie niszczyciele zauważyły w zatoce okręt wojenny, który szybko rozpoznano jako niemiecki *Deutschland*. O ile okręty mogły wykonać swoje zadanie nie zwracając uwagi Niemców, o tyle bombowce SB-2 (zwane przez Hiszpanów „Katuszami”), które przystąpiły do akcji nieco później, nie miały niestety doświadczenia w rozpoznawaniu celów nawodnych. Zadanie skomplikowało dodatkowo to, że jak wyjaśniali republikkańscy piloci *Deutschland* stworzył ogień przeciwlotniczy. Biorąc „pancernik kieszonkowy” za krążownik *Canarias* lotnicy uzyskali nakrycie celu. Najwięcej szkód

*Méndez Núñez* w 1937 roku.

fol. zbiory Juan Luis Coello Lillo







Bitwa koło przylądka Szirszal.

rys. Nikołaj W. Mitiuckow

spowodowała bomba, która przebiła pokład niemieckiego okrętu. W rezultacie jej wybuchu zginęło 23 ludzi, a dalszych 83 zostało rannych (8 z nich zmarło później w wyniku odniesionych obrażeń).

Ten nieszczęśliwy przypadek miał szeroki oddźwięk w prasie. Mimo wszystko republikańskie dowództwo uzyskało jeden pozytywny efekt, a mianowicie odwróciło uwagę frankistów od *Magallanes*. O świcie 30 maja w odległości 10 Mm od Algieru jednostka bez kłopotu spotkała się z eskadrą.

W.L. Bogdenko wspomina: „Radiotelegrafista zameldował, że między hitlerowskimi okrętami na Morzu Śródziemnym prowadzone są niekończące się rozmowy radiowe. Wyczuwało się, że zamierzają oni zrobić coś niedobrego, jednak co, tego nikt nie wiedział. W nocy 31 maja już w pobliżu Kartagenu niszczyciele eskortujące z lewej burty *Magallanes* odkryły zaciemnione sylwetki 4 okrętów. Na niszczycielach natychmiast ogłoszono alarm bojowy i przekazano meldunek na *Libertad*. Wyrzutnie torpedowe zostały skierowane na nierozpoznane jednostki, które mogły być okrętami buntowników. Rozkazu do przeprowadzenia ataku torpedowego jednak nie wydano. Na przechodzących obok jednostkach zauważono również naszą eskadrę, co nieco je przepłoszyło. Hitlerowski „pancernik kieszonkowy” *Scheer* i 3 niszczyciele szybko podniosły bandery i oświetliły je reflektorami. Na naszych okrętach dano „odbój alarmu bojowego” i wyrzutnie torpedowe wróciły do normalnego położenia”.

Zauważone niemieckie jednostki zdążyły wezwać frankistowskie lotnictwo i eskadra przeżyła kilka nalotów. W czasie odpierania jednego z ataków artylerzyści krążownika (trudno określić którego, ale prawdopodobnie *Libertad*) zestrzelili samolot Savoia-81. W końcu, gdy eskadra znalazła się już w Kartagenie, myśliwiec zestrzelił jeszcze jeden bombowiec przeciwnika.

Incydent z *Deutschland* był nie pierwszym i nie ostatnim skandalem z neutralnym okrętem Komitetu ds. Nieinterwencji. Właśnie te wydarzenia znalazły jednak najszerszy oddźwięk w prasowej kampanii skierowanej przeciwko władzom republikańskim. W złożonej sytuacji dowództwo postanowiło wykazać ostrożność by ochronić pozostające w służbie 2 krążowniki przed wszelkimi „niespodziankami” w rodzaju storpedowania przez nieznany okręt podwodny czy ostrzelanie przez nieznany okręt. Poza tym podstawowy ciężar operacji bojowych w tym okresie przeniósł się na północ do Asturii, tak że po przeprowadzaniu operacji całkowicie wystarczały niszczyciele, dzięki czemu oba krążowniki pozostawały w Kartagenie, gotowe w razie potrzeby wyjść w morze dla wsparcia własnych jednostek. Gdy światowa opinia uspokoiła się co nieco, dowództwo postanowiło o prowadzeniu operacji z udziałem krążowników.

W dniu 6 września 1937 roku dowódca floty Miguel Buiz wyszedł w morze ze swymi głównymi siłami: krążownikami *Libertad*

i *Méndez Núñez* oraz niszczycielami *Lepanto*, *Gravina*, *Almirante Valdés*, *Jorge Juan*, *Almirante Miranda*, *Escaño* i *Almirante Antequera*. Na czele szedł *Libertad* pod flagą głównodowodzącego, za nim *Méndez Núñez*, z prawej strony 3 niszczyciele II Floty, a z lewej 3 I Floty. Siódmy niszczyciel zamykał szyk idąc za *Méndez Núñez*.

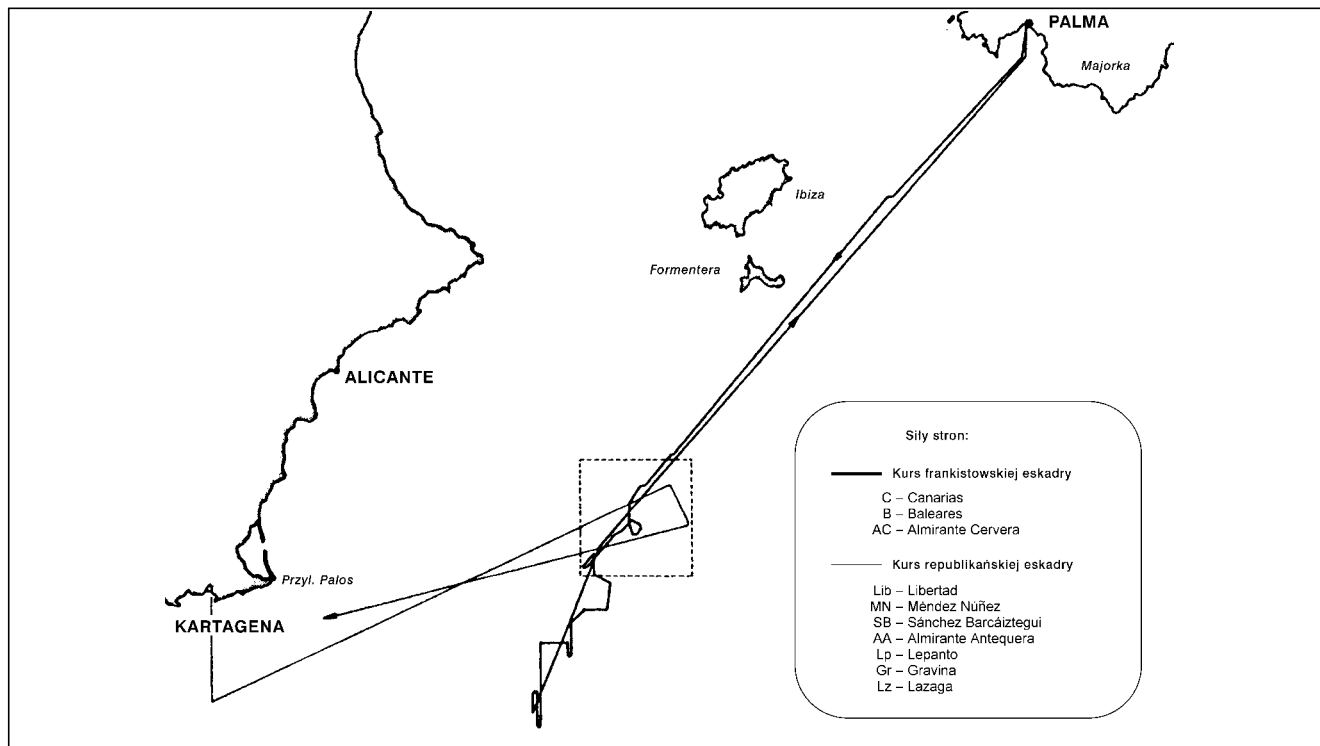
Zadaniem operacji było spotkanie rankiem o godz. 07.00 w dniu 7 września w rejonie Algieru 4 płynących ze ZSRR transportowców *Aldecoa*, *Antonio Sarrástegui*, *Mar Blanco* i *Mar Caribe*, a następnie doprowadzenie ich do Kartagenu (rozkaz Nr 142). Z powietrza operację zabezpieczały „Katusze”.

W tym samym dniu również krążownik *Baleares* pod dowództwem kmdr Manuel de Vierna wyszedł z Kadyksu. Rankiem następnego dnia przeciwnicy spotkali się. *Baleares* znajdował się w wyjątkowo niedogodnej pozycji taktycznej — między głównymi siłami konwoju a wybrzeżem. W związku z tym republikańskie krążowniki pozostawiły eskortę niszczycielom, a same obrały kurs bojowy.

Gdy przeciwnicy otwarli ogień powstała unikalna sytuacja — *Baleares* skupił ogień dział kal. 203 mm na *Libertad*, a baterii kal. 120 mm na *Méndez Núñez*. Ta ostatnia z uwagi na znaczny dystans miała wiele niedolotów. Odległość była zbyt duża również dla dział *Méndez Núñez*. Tym samym bitwa przekształciła się w pojedynek. Dystans pojedynku zwiększył się z 13 km do



# OKRES MIĘDZYWOJENNY



Drua bitwa koło przyłdka Palos.

rys. Nikołaj W. Mitiuckow

16 km, czego efektem były nader skromne rezultaty starcia. Sytuację dodatkowo komplikował jeszcze fakt, że załoga *Baleares* składająca się głównie z rybaków, żołnierzy i dawnych gimnazjalistów była jeszcze niezgrana, a poza tym nie posiadała niezbędnej praktyki i doświadczenia.

Tym nie mniej przeciwnicy w tym starciu strzelali z zadziwiającą celnością: frankiści uzyskali nakrycie *Libertad*, 4 pociski trafiły w niebezpiecznej odległości od burt na rufie krążownika. Również i republikanie zbliżyli się na odległość 16 600 m i trzecią salwą nakryli przeciwnika. Później były kolejne nakrycia i w końcu 2 pociski dosięgły celu. Jeden z nich wywołał niebezpieczny pożar w rejonie komór amunicyjnych pocisków kal. 120 mm, co spowodowało konieczność wycofania się frankistów z walki. W wyniku trafienia zginęło 5 ludzi, a dalszych 21 zostało rannych, w tym 8 ciężko. W czasie starcia pociski z *Méndez Núñez*, choć w większości były niedolotami, odegrały swoją rolę, bowiem celowniczy z *Libertad* mogli łatwo rozróżnić upadki własnych pocisków, dzięki czemu skutecznie korygowali ogień.

*Libertad* przerwał ogień i wraz z *Méndez Núñez* powrócił do konwoju. Jednak zupełnie nieoczekiwanie dla „ochrony” transportowce wzięły kurs na Algier, gdzie się schroniły. Tym samym eskadra nie mogła odnaleźć na morzu powierzonych im transportowców. Tymczasem uporawszy się z pożarem *Baleares* rozpoczął ponownie szukać przeciwnika. Za dnia, po niejed-

nokrotnie utraconym kontakcie, przeciwnicy ponownie nawiązywali bezskuteczną wymianę ognia. Ostatecznie *Baleares* przerwał kontakt i rozpoczął wspierać *Canarias*, który opuścił Ceute. Frankistowskie dowództwo liczyło, że krążowniki zdołają przechwycić idące do Kartageny bez eskorty transportowce. Jednak jak już wcześniej wyjaśniliśmy, transportowce schroniły się w Algierze, tak że poszukiwania spełzły na niczym.

W końcu około godz. 17.30 oba frankistowskie krążowniki rozpoczęły starcie z republikańską eskadrą. *Canarias* skoncentrował ogień na *Libertad*, a *Baleares* na *Méndez Núñez*. „Morze wokół nas kipiało od pocisków i wydawało się, że nie zdołamy uniknąć trafienia — wspomina naoczny obserwator boju W.L. Bogdenko — *Urato wało nas tylko to, że Canarias i Baleares prowadziły ogień na skraju donośności dział, obawiając się ataku torpedowego niszczycieli. Taka sytuacja nie mogła jednak trwać zbyt długo, bowiem każde, przypadkowe nawet trafienie groziło utratą możliwości poruszania się krążowników, o ile nie czyns jeszcze gorszym*”.

Na rozkaz Buizy krążowniki rozpoczęły zrygnować, co utrudniało obu stronom prowadzenie ognia, a równocześnie wzywano z Kartageny wsparcie lotnicze. Niestety „Katusze” które przyleciały, zupełnie nie mogły się rozeznąć w sytuacji i obawiając się pomylenia swoich jednostek z przeciwnikiem, wróciły do bazy nie przeprowadzając żadnego ataku. Położenie republi-

kańskich krążowników było na tyle poważne, że załogi szykowały się do ataku torpedowego. Widząc zbliżające się niszczyciele frankiści natychmiast przenieśli na nie ogień artyleryjski, po czym szybko wycofali się z walki.

W międzyczasie nastąpiła noc i eskadra widząc bezcelowość poszukiwań transportowców w tych warunkach wzięła kurs na Kartagene.

Jesienią i zimą 1937 obie strony konfliktu zbierały siły do dalszych działań. W grudniu 1937 roku rozpoczęło się silne natarcie republikanów pod Teruelem, które odniosło jedynie sukcesy o znaczeniu taktycznym. Na froncie walki weszły w fazę wojny pozycyjnej, co przeniosło się także na działania floty. Jedynym wydarzeniem tego okresu, w centrum którego znajdował się *Méndez Núñez* był nalot w dniu 29 grudnia, gdy krążownik został trafiony bombą lotniczą, nie powodującą na szczęście większych strat.

Aktywizacja działań nastąpiła dopiero w końcu lutego 1938 roku. Związane to było ze zmianami w kierownictwie republikańskiej floty. Miguel Buiza przestał pełnić funkcję szefa Generalnego Sztabu Morskiego, a stanowisko to zajął dowódca krążownika *Méndez Núñez* komunista Pedro Prado. Stanowisko dowódcy eskadry objął awansowany na stopień wiceadmirała z kmr ppor. Luis de Ubieta. Tymczasem nowym dowódcą krążownika *Méndez Núñez* (etat kmr por.) został w dniu 14 lutego jako pp por Jose Esteve Coll.



Rankiem 5 marca na rozkaz nowego dowódcy floty bazująca w Portman flotylla kutrów torpedowych *L-11*, *L-21* i *L-31* miała przeprowadzić wypad na Palma. Dla wsparcia operacji skierowano I Flotyllę Niszczycieli dowodzoną przez por. Jose Garcia Barreiro w składzie: *Jorge Juan* (Ignacio Figueras), *Escano* (Luis Nunez de Castro), *Ulloa* (Diego Maron Jordan) i *Almirante Valdés* (Juan Oyarzabal Oruete) (rozkaz Nr 142). Dla zabezpieczenia tych działań wyszła w morze praktycznie cała flota republikańska: krążowniki *Libertad* (Eduardo Armada Sabau) i *Méndez Núñez* oraz II Flotylla Niszczycieli dowodzona przez por. Fernando Oliva Llamusi w składzie: *Sánchez Barcáiztegui* (Alvaro Calderon Martinez), *Almirante Antequera* (Ricardo Noval Ruiz), *Lepanto* (David Gasca Aznar), *Gravina* i *Lazaga* (Ramon Guitart de Virto). Główne siły floty z prędkością 20 węzłów wzięły kurs na północny wschód od przylądka Palos. Z uwagi jednak na stan morza wyjście kutrów torpedowych okazało się niemożliwe, tak że do punktu spotkania sił floty repu-

blikańskiej dotarły jedynie niszczyciele I Flotylli. Nie bacząc na zmianę pierwotnych planów, Ubieta postanowił pozostać na morzu, bowiem otrzymał informacje o jednostkach frankistów między Formenterą a Kartageną.

Biorąc kurs na Balery, Ubieta rozkazał niszczycielom I Dywizjonu *Almirante Valdés*, *Almirante Miranda* i *Alsedo* by odeszły od eskadry na dalekie ubezpieczenie. Krążowniki *Libertad* i *Méndez Núñez* znajdowały się w odległości kontaktu wzrokowego z niszczycielami II Dywizjonu *Sánchez Barcáiztegui*, *Almirante Antequera* i *Lepanto* oraz z oddzielną grupą niszczycieli, składającą się z *Gravina* i *Lazaga*. Odległość między ubezpieczeniem a jądrem eskadry wynosiła około 5-10 Mm.

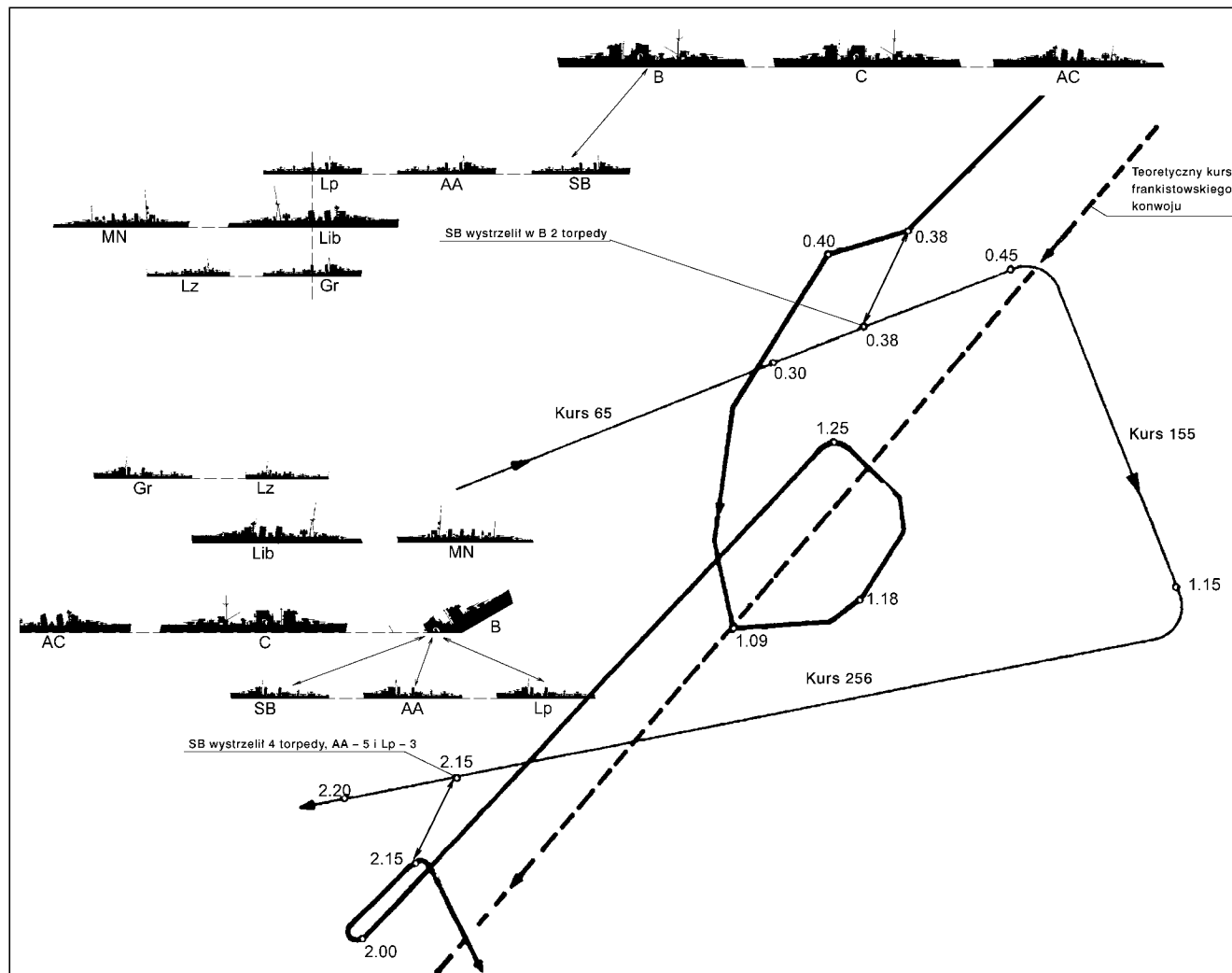
Siły rządowe nie wiedziały, że silny konwój nacjonalistów składający się ze zmierzających z Włoch statków handlowych *Umbe Mendi* i *Aizkori Mendi* idących na południe ochraniały jedynie kanonierki *Canalejas* i *Canovas del Castillo*. Frankistowskie niszczyciele *Velasco*, *Huesca* i *Terwul* zapewniały swego rodzaju ekran ochronny,

zaś krążowniki *Canarias*, *Almirante Cervera* i *Baleares* stanowiły dalekie ubezpieczenie konwoju.

Z uwagi na fakt, że w tym rejonie w styczniu — lutym doszło do ataków okrętów podwodnych, wody wokół Balearów stale patrolowały jednostki Royal Navy. Z tego też powodu, gdy 6 marca o godz. 00.36 jednostki II Dywizjonu rządowego zauważyły we mgle z odległości 1,5 Mm nadbudówki *Baleares*, uznano ją brytyjski okręt. Z niszczycieli przekazano sygnał, zgodny z książką sygnałów używanych od początku wojny domowej. Sygnał zauważono na mostku *Libertad*. Ubieta nakazał natychmiast przystąpić do ataku torpedowego, w tym czasie odległość między eskadrami nie przekraczała 3 000 m. Choć chmury przykrywały księżyc widoczność była doskonała. Krążowniki nacjonalistów do tego czasu szły bez eskorty niszczycieli (te odłączyły się z nastaniem ciemności), tak że dla *Sánchez Barcáiztegui* atak odbywał się jak na ćwiczeniach. Jednak obie wystrzelone torpedy chybiły celu. Chcąc wyjść z kontaktu bojowego z II Dywizjonem, na-

Druga bitwa koło przylądka Palos — zatopienie *Baleares*.

rys. Nikołaj W. Mitiuckow





## OKRES MIĘDZYWOJENNY

cjonalistyczny kontradm. de Vierna, rozkazał zwrot na północny wschód, nie wiedząc, że obiera kurs na I Dywizjon niszczycieli sił rządowych, a tym samym wpakował się w zastawioną przez Ubieto pułapkę. Po ataku torpedowym II Dywizjon utracił kontakt z krążownikami. W nocy około godz. 02.00 krążowniki frankistów odkryły I Dywizjon i aby uniknąć kontaktu z nim obrały kurs 180°. Idąc kontr kursami krążowniki i II Dywizjon niszczycieli spotkały się 6 marca o godz. 02.16. Niemal równocześnie krążowniki nacjonalistów zostały zauważone w odległości około 5 000 m od lewej burty *Libertad*. Krążowniki rozpoczęły pojedynek artyleryjski, wykorzystując pociski oświetlające na spadkach. Krążowniki rządowe *Libertad* i *Méndez Núñez* odpowiadały ogniem, korzystając jednak z reflektorów. Gdy tylko rozpoczęła się wymiana ognia Ubieto rozkazał niszczycielom przeprowadzenie ataku torpedowego. Z uwagi na słabe przygotowanie do prowadzenia nocnego boju, żadna ze stron nie uzyskała trafień. W czasie pojedynku ogniowego okręty de Vierna znajdowały się między rządowymi krążownikami z lewej burty a II Dywizjonem z prawej. Cała uwaga na *Canarias*, *Almirante Cervera* i *Baleares* skupiona była na rządowych krążownikach (z lewej burty) i zapewne dlatego nie zauważono II Dywizjonu z odległości 2 000 m

*Sánchez Barcáiztegui* wystrzelił 4, *Almirante Antequera* 5 i *Lepanto* 3 torpedy w kierunku krążowników. O godz. 02.20 w *Baleares* trafiły jednocześnie 2 lub 3 torpedy (prawdopodobnie z *Lepanto*) i z wieży „B” wystrzelił słup płomieni, który momentalnie oślepił celowniczych obu stron. Wykorzystując powstałe zamieszanie frankistowskie krążowniki pośpiesznie opuściły pole walki, a republikanie nie próbowali ich więcej poszukiwać. Ubieto wził kurs na bazę i 6 marca o godz. 07.00 wszedł do Kartagenu.

Pozostały na miejscu *Baleares* z powiewającą flagą kontradmirała wkrótce poszedł na dno. De Vierna i większość jego sztabu podzielili los okrętu. Zatopienie krążownika było największym zwycięstwem floty republikańskiej w czasie wojny.

Analizując tę operację S.G. Sapożnikow, w czasie wojny główny doradca przy Morskim Sztabie Generalnym, zauważył: „Było to wspaniałe zwycięstwo floty republikańskiej. Można by jednak osiągnąć więcej, gdyby dowodzący rzucił do ataku pozostałe niszczyciele i wezwał szybciej lotnictwo. Również nie wykorzystano w przyszłości moralnej przewagi floty republikańskiej i jej potencjalnych możliwości do aktywnych działań. Flota ukryła się

w bazach i ograniczyła się jedynie do pojedynczych wyjść niszczycieli i okrętów podwodnych”.

Szereg innych autorów również krytykuje republikańców za ich pasywność i brak inicjatywy w niszczeniu dużych okrętów przeciwnika. No nim zaczniemy krytykować rządowe dowództwo warto by wspomnieć o specyfice tej wojny. Cała sprawa w tym, że flota Hiszpanii była niewielka i praktycznie wszyscy oficerowie i marynarze znali się wzajemnie, albo razem pływali, albo razem uczyli się. Praktycznie wszyscy znali tak okręty swoje jak i przeciwnika. Później gdy wybuchła wojna, obie strony starały się nie niszczyć sił przeciwnika, a o ile to możliwe jedynie je uszkodzić, tak by zachować drogi sobie okręt dla floty przyszłej zjednoczonej Hiszpanii.

Najnowsze, ciężkie krążowniki były chlubą Hiszpanów i to bez względu na prezentowane poglądy polityczne.

Właśnie dlatego zatopienie *Baleares* przez wielu oficerów i marynarzy floty republikańskiej uważane było co najwyżej za przykre nieporozumienie. Tak sądząc ze słów wspomnianego już Sapożnikowa, w rozmowie z nim Ubieto zauważył „Wam łatwo rozsądzać o podniesieniu aktywności floty. W przypadku klęski republiki wywróćcie do Związku Radzieckiego, a ja będę odpowiadał przed Franco za zatopienie *Baleares*”.

Nie ma więc niczego dziwnego w tym, że nawet po otrzymaniu wsparcia w postaci powrotu do służby w dniu 11 kwietnia krążownika *Miguel de Cervantes*, republikanie po prostu okazali się psychicznie niegotowi do ostatecznego zniszczenia floty buntowników. Podstawowym zadaniem floty pozostała nadal ochrona transportów.

Wszystkie wspomniane wyżej kwestie wywarły wpływ na dalszą biografię *Méndez Núñez*. okręt praktycznie wypadł z dalszych działań bojowych i bodaj jego ostatnim poważnym „zadaniem” była kolejna operacja przeprowadzenia transportów w końcu maja. W tym celu wyszły w morze krążowniki *Miguel de Cervantes* i *Méndez Núñez* oraz niszczyciele *Jorge Juan*, *Ulloa*, *Lepanto*, *Almirante Antequera* i *Sánchez Barcáiztegui* (plan operacji Nr 153).

W dniu 20 sierpnia po zakończeniu prac remontowych w Hawrze próbował przebić się na Morze Śródziemne niszczyciel *Jose Luis Diaz*. Dla zabezpieczenia powrotu republikańskie kierownictwo planowało przeprowadzić operację z udziałem głównych sił floty. W tym celu krążownik *Méndez Núñez* wraz z flotyllą niszczycieli wyszedł w morze (rozkaz Nr 197). Wszystko

zakończyło się jednak niepowodzeniem, na podejściu do Gibraltaru *Jose Luis Diaz* natknął się na krążownik *Canarias* i w czasie walki został trafiony pociskiem kal. 203 mm, który spowodował poważne uszkodzenia w wewnętrznych przedziałach. W tej sytuacji o świcie 27 sierpnia niszczyciel musiał szukać schronienia w brytyjskim Gibraltarze, zaś dla *Méndez Núñez* wyjście w morze zakończyło się jedynie szkolnym strzelaniem.

O *Jose Luiz Diaz* wspomniano ponownie w końcu grudnia, gdy jednostka zakończyła kolejny remont. Jednak tym razem operację trzeba było przygotować bardziej gruntownie, bowiem w oczekiwaniu na wyjście niszczyciela frankiści wprowadzili blokadę Gibraltaru. Morski Sztab Generalny proponował przeprowadzenie niespodziewanego ataku na linie blokady siłami jednej flotylli, podczas gdy krążowniki i druga flotylla miały zapewnić dalekie ubezpieczenie w odległości 30 Mm na wschód od Cieśniny. W celu przygotowania się do operacji w dniu 21 grudnia *Méndez Núñez* wyszedł w morze dla przeprowadzenia próby maszyn. Prędkość wynosiła 25 węzłów, co ograniczało by możliwości eskadry, wobec czego zrezygnowano z wykorzystania krążownika w tej operacji.

W dniu 27 grudnia o godz. 16.00 eskadra w składzie 2 krążowniki i 4 niszczyciele wyszła z Kartagenu i przez całą noc dyżurowała w rejonie między Almerią a Kartageną. Nie doczekawszy się niszczyciela okręty musiały wrócić do bazy. Po powrocie do bazy okazało się, że skraplacze pary *Miguel de Cervantes* uległy zasoleniu i bez remontu jednostka nie będzie w stanie osiągnąć maksymalnej prędkości. Gdy sytuacja operacyjna w dniu 29 grudnia wymagała natychmiastowego wyjścia w morze, zabrano z sobą *Méndez Núñez*, jak że nie on jeden ograniczał eskadrę swą niską prędkością. Operacja ponownie zakończyła się bez rezultatu, *Jose Luis Diaz* nie zdołał się przerwać i został internowany w Gibraltarze. W tej sytuacji eskadra musiała zawrócić do Kartagenu.

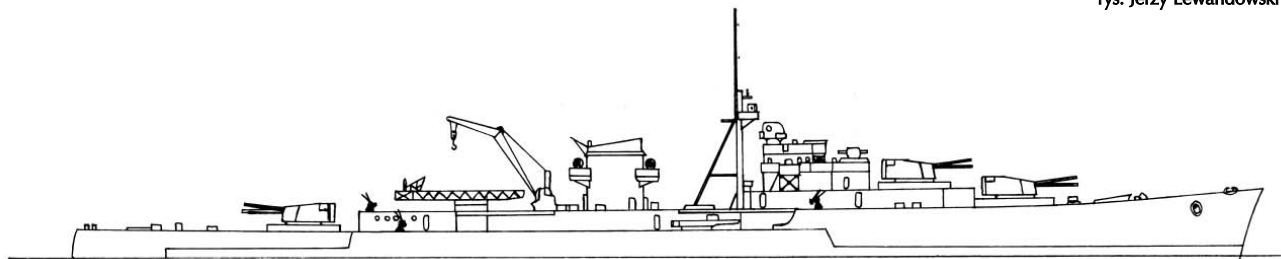
Wydarzenia na przełomie stycznia-lutego 1939 roku, sytuacja polityczna, natarcie frankistów w Katalonii, szereg puczy obniżyły i tak już niewysoką aktywność floty. W morze wychodziły przede wszystkim niszczyciele i okręty podwodne, zatem nie można odnotować niczego szczególnie istotnego w biografii *Méndez Núñez* tego okresu.

W dniu 4 marca 1939 w Kartagenie doszło do antyrządowego puczu. Flota działań tych nie poparła jednak „pięta kolumna” zdołała opanować baterie nadbrzeżne. Działa kal. 381 mm stały się poważ-





rys. Jerzy Lewandowski



Projekt przebudowy *Méndez Núñez* w wariantcie krążownika artyleryjskiego

nym argumentem w rękach puczystów, wobec czego dowództwo floty postanowiło wyprowadzić okręty w morze. Wraz z *Méndez Núñez* wyszły krążowniki *Libertad* i *Miguel de Cervantes*, niszczyciele — *Ulloa*, *Jorge Juan*, *Gravina*, *Escano*, *Almirante Antequera*, *Almirante Miranda*, *Almirante Valdés* i *Lepanto*, a także okręty podwodne *C-2* i *C-4*. Na pokładach jednostek znajdowało się ponad 2 tys. cywilnych uciekinierów i żołnierzy wojsk lądowych. Przez 2 dni okręty pozostawały na morzu oczekując dalszego rozwoju wydarzeń. Jednak po otrzymaniu informacji o buncie w Madrycie i faktycznym ustanowieniu władzy frankistów na obszarze całej Hiszpanii, w dniu 7 marca dowództwo eskadry postanowiło internować się w Bizercie.

## Służba w okresie powojennym

W dniu 25 marca frankiści zakończyli formowanie załóg dla jednostek floty swego dawnego przeciwnika, po czym skierowano do Tunisu 36 oficerów, 90 mechaników, 30 podoficerów, 200 palaczy i około 1 000 marynarzy. Wraz z nimi przybyło 11 przyszłych dowódców okrętów, wśród których znajdował się kmdr por Juan Cano Manuel wyznaczony do obsadzenia *Méndez Núñez*. 2 kwietnia nowe załogi przejęły jednostki i wkrótce wyszły w morze. W dniu 5 kwietnia 1939 w składzie głów-

nych sił dawnej floty republikańskiej *Méndez Núñez* już pod monarchistyczną banderą, wszedł do Kadyksu.

Stan w jakim znajdował się *Méndez Núñez* po zakończeniu wojny domowej był nader kiepski. Jeszcze w meldunku z 2 stycznia 1937 roku informowano Morski Sztab Generalny o złym stanie siłowni krążownika, która uniemożliwiała w praktyce rozwijanie prędkości wyższej niż 26 węzłów. Jednak nie zrobiono nic by ten stan poprawić. Jak wspominają uczestnicy przejścia eskadry z kwietnia 1939 roku, największym kłopotów sprawiał właśnie *Méndez Núñez*, który miał ciągłe problemy z turbinami.

Po przyjeździe do Kadyksu krążownik postawiono na remont do stoczni Matagorda. Zrujnowany wojną kraj miał jednak poważniejsze problemy niż flota, wobec czego remont ograniczono do zwykłego uprządkowania pomieszczeń siłowni i oczyszczenia kotłów. Latem 1939 okręt skierowano do El Ferrol, gdzie w końcu przystąpiono do gruntownej modernizacji.

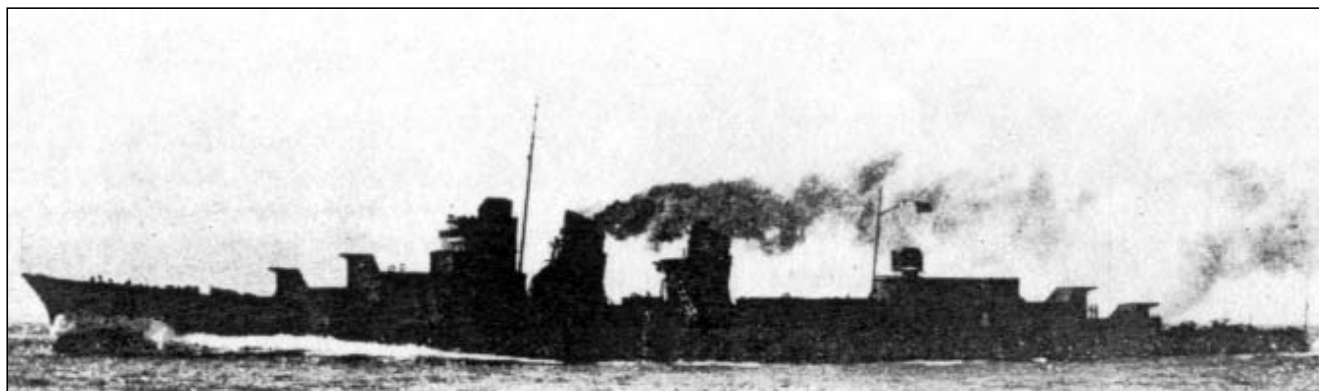
Wpierw, jeszcze latem z krążownika usunięto artylerię głównego kalibru, która wkrótce zasilila obronę wybrzeża. Już w październiku 1939 Morski Sztab Generalny otrzymał dwa możliwe warianty modernizacji starego okrętu: na krążownik przeciwlotniczy i lekki krążownik artyleryjski.

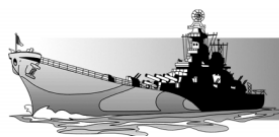
Swoją drogą na konieczność przebrojenia okrętu wskazywano już wcześniej, przykładowo w meldunku ze stycznia 1937, w którym proponowano zamontowanie na pokładzie *Méndez Núñez* działa kal. 120 mm, identycznych jak na najnowszych modelach niszczycielach, które pozwalały prowadzić ogień na dystansie do 19 000 m.

W wariantcie krążownika artyleryjskiego proponowano po prostu postawienie na pokładzie jednostki wież analogicznych jak na *Almirante Cervera*, które zapewniały maksymalny kąt podniesienia luf  $+35^\circ$  zamiast dotychczasowych  $+15^\circ$ . Proponowano również zdemontowanie kotłów opalanych węglem i połączenie przewodów dymnych w jeden komin. Jednak w dniu 30 kwietnia 1940 roku Morski Sztab Generalny podjął ostateczną decyzję o przebudowie *Méndez Núñez* w wariantcie krążownika przeciwlotniczego. Po gruntownym przepracowaniu wszystkich planów i rysunków technicznych w czerwcu 1943 przystąpiono do prac na pokładzie krążownika.

W tym okresie Hiszpanię łączyły z Niemcami silne więzi handlowe, stąd też niemieckie doświadczenie postanowiono wykorzystać na hiszpańskiej ziemi. W szczególności sztab morski uznał za nader interesującą ideę ujednolicenie sylwetek dużych okrętów nawodnych floty. Pozwalało to uniknięcie trudności z identyfikacją okrętów potencjalnego przeciwnika, a jak

Unikalna fotografia *Méndez Núñez* w trakcie prób odbiorczych po modernizacji, jednak bez zamontowanych wież artylerii głównej.  
 fot. zbiory Alejandro Anca Alamillo





## OKRES MIĘDZYWOJENNY

wykazało doświadczenie wojny światowej, służby brzegowe i lotnicy określali klasę jednostek po liczbie kominów. Dlatego też dwa pierwsze kominy zostały połączone w jeden.

Korzystając z doświadczenia budowy i eksploatacji angielskich i amerykańskich krążowników przeciwlotniczych, główny kaliber odnowionego krążownika stanowiło 8 pojedynczych dział kal. 120 mm. Choć rocznik floty Jane's z tego okresu określał maksymalny kąt podniesienia tych dział na +90°, to w rzeczywistości był on niższy i wynosił +80°. Taki kąt był w zupełności wystarczający, bowiem prawdopodobieństwo pojawienia się celu bezpośrednio nad krążownikiem, jak wskazywało doświadczenie wojny, było minimalne. Sześć wież artyleryjskich umieszczono w osi symetrii okrętu, 3 na dziobie i 3 na rufie. Pozostałe 2 wieże znajdowały się bliżej rufy na wysokości stanowiska kierowania ogniem. Również nadbudówki przeszły gruntowną zmianę, na dziobowej nadbudówce pojawiło się jeszcze jedno stanowisko kierowania ogniem artyleryjskim.

Prace w siłowni, choć może się to wydawać dziwne, ograniczono jedynie do kapitalnego remontu, tak że ostatecznie odnowiony krążownik dysponował faktycznie takimi samymi maszynami, jakie zamontowano na nim w czasie budowy 30 lat wcześniej.

W roku 1948 odnowiony okręt wszedł do Kartagenu, gdzie został włączony w skład Dywizjonu Morza Śródziemnego. W następnym dziesięcioleciu *Méndez Núñez* wziął udział w niezliczonych ćwiczeniach, paradach i przeglądach.

W roku 1957 gwałtownie pogorszyła się sytuacja w Ifni, hiszpańskiej enklawie na zachodzie Maroka. Choć formalnie na terytorium kolonii zorganizowano tzw. „Armie wyzwolenia”, to faktycznie za wydarzenia-

mi kryły się władze Maroka próbujące przyłączyć ten skrawek ziemi do swego państwa. W końcu listopada miejscowi powstańcy przy wsparciu Maroka podjęli większe wystąpienie zbrojne przeciwko kwaterującemu hiszpańskiemu garnizonowi. Pomoc swoim wojskom w Ifni Hiszpanie mogli udzielić jedynie drogą morską lub powietrzną. Ostatecznie do tej afrykańskiej kolonii skierowano silną eskadrę składającą się z krążowników *Canarias*, *Galicja* i *Méndez Núñez*. Towarzyszyły im dwie flotylle niszczycieli, stawiacze min i mniejsze jednostki. Zgodnie z planami Sztabu Generalnego okręty miały pełnić funkcję wsparcia ogniowego w czasie wysadzania desantów, a także chronić wybrzeże odcinając dostawy broni i wsparcia dla powstańców.

W początkach grudnia, gdy nie było już żadnych wątpliwości co do „marokańskiego śladu” w całych wydarzeniach, eskadra w składzie *Canarias*, *Méndez Núñez*, *Almirante Miranda*, *Gravina*, *Escano* i *Jose Luis Diaz* wykonała nieoczekiwanie dla przeciwnika przejście na północ i w dniu 7 grudnia weszła na redę marokańskiego portu Agadir. Pod lufami hiszpańskich dział przeciwnik okazał się bardziej skory do rozmów i Hiszpanom udało się uzyskać jego chwilo-

we ustępstwa. Choć wydarzenia w Afryce trwały jeszcze nie jeden rok, to jednak *Méndez Núñez* nie wziął już więcej udziału w operacjach bojowych. W dniu 23 lutego 1963 roku okręt wycofano z czynnej służby, a w grudniu skreślono ze stanu floty. 15 stycznia 1964 odbył się publiczny przetarg na którym kadłub *Méndez Núñez* sprzedano za 14 115 492 pesety.

### Ogólna ocena projektu

Przy ocenie projektu krążowników typu *Blas de Lezo* należy uwzględnić, że budo-

wano je na podstawie nieznacznie zmodyfikowanych planów z przed I wojny światowej, które nie pozwoliły uwzględnić w całości doświadczeń światowego konfliktu. Niektóre modyfikacje do projektu wnieśli Anglicy, inne Hiszpanie, jednak większość z nich nie uwzględniała wszystkich potrzeb. Zrozumieli to doskonale Hiszpanie, którzy budowę drugiej pary krążowników oparli na powojennym projekcie typu „E”.

Wraz z krążownikiem *Reina Victoria Eugenia* para jednostek typu *Blas de Lezo* stanowiła całkiem jednorodny zespół. Jednak już w początkach lat trzydziestych *Méndez Núñez* został praktycznie „jednakiem”. W tym miejscu trzeba znowu wspomnieć o specyfice hiszpańskiej sytuacji. W dużej flocie o takiej jednostce szybko by zapomniano, a sam okręt oddano na złom, jednak Hiszpanie nie mogli pozwolić sobie na taki luksus. Z tej też przyczyny krążownik odesłano na swego rodzaju „zrytkę” w charakterze jednostki flagowej okrętu flagowego flotylle niszczycieli.

Trudności taktycznego wykorzystania *Méndez Núñez* wzrosły wielokrotnie w czasie wojny domowej. Po storpedowaniu krążownika *Miguel de Cervantes*, jednostka pozostała faktycznie drugim okrętem, który można było przeciwstawić frankistowskiemu ciężkiemu krążownikom.

W początkowym okresie wojny domowej siłownia *Méndez Núñez* nie pozwalała rozwijać prędkości większej niż 26 węzłów, przy czym z czasem ta prędkość jeszcze się obniżała, tak że stanowiła hamulec w czasie działań szybszych jednostek. Z drugiej strony na krążowniku zamontowano takie same działa jak na nowszych *Libertad* i *Miguel de Cervantes*, tyle tylko że z mniejszym kątem podniesienia luf,

Mendez Nunez w po modernizacji jako krążownik przeciwlotniczy.

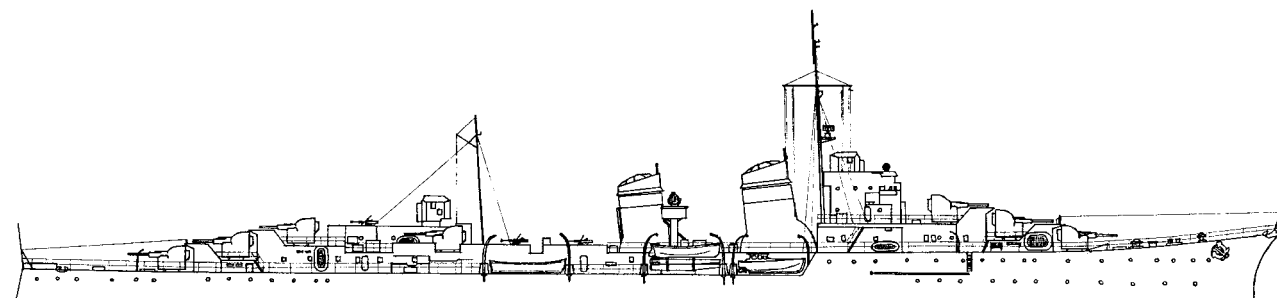
fol. zbiory Juan Luis Coello Lillo





**Méndez Núñez (1947)**

rys. Jerzy Lewandowski



a co zatem idzie i donośności. Z tego też powodu zabierano *Méndez Núñez* wraz z eskadrą na wszystkie większe akcje. W czasie akcji pożytek z jednostki sprowadzał się do tego, że skupiała ona na sobie część ognia przeciwnika, który w innym przypadku skierowano by na pozostałe okręty zespołu.

Po zakończeniu wojny domowej, w której flota hiszpańska poniosła straszliwe straty, *Méndez Núñez* od razu stał się piątym, co do wartości okrętem Hiszpanii. Dzięki temu wizja przekazania go na złom odłożona została na nieokreślony czas w przyszłości. O jakiej kasacji można było w ogóle mówić, skoro nawet jeszcze starsza *Reina Victoria Eugenia* przeszła generalną modernizację. W rezultacie w początku lat czterdziestych poszukiwano możliwych wariantów wykorzystania tego całkowicie już przestarzałego krążownika.

Jednym z pierwszych wariantów było proste przebrojenie krążownika poprzez zamontowanie wież artyleryjskich takiego typu jak zamontowane na *Miguel de Cervantes*. Prawdopodobnie byłby to najtańszy, a zatem i najlepszy wariant „użytkacji”. Zamiast tego okręt przebudowano na krążownik przeciwlotniczy. Trudno powiedzieć, co skłoniło hiszpańskie dowództwo do takiego kroku, zapewne panująca moda. W rezultacie powstała „słabsza”

wersja amerykańskiej *Atlanta* czy brytyjskiej *Dido*. Tymczasem te jednostki powstały specjalnie dla wzmocnienia obrony przeciwlotniczej lotniskowców, a Hiszpanie takich jednostek nie posiadali. W efekcie jedynym zastosowaniem krążownika przeciwlotniczego był ostrzał pozycji marokańskich w północnej Afryce, czyli to co mogła przeprowadzić nawet zwyczajna pływająca bateria.

Podsumowując wynik wieloletnich „zmagania” hiszpańskiej marynarki wojennej ze swoim krążownikiem, można powiedzieć, że jednostka była bardzo podobna do drogiej zabawki, którą co prawda da się wyrzucić, ale żal. ●

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

## Bibliografia:

- Blanco Nunez. J.M., *Centenario de la concesion de la Cruz Laureada de San Fernando al Alférez de Navio Don Gonzalo de la Puerta y Diaz*, „Revista de Historia Naval” — 1997, Nr 57.  
Bogdenko W.L., *Stanicy starych bloknotow* — „Leningradcy w Ispanii, Leningrad 1973, s 152-193,  
Cerezo Martinez R., *Armada Espanola, Siglo XX - En 4 tomos*, Madrid Ediciones Poniente 1983.  
Cuvillo Diaz Alers J., *El crucero Blas de Lezo*, *Revista General de Marina* — 1997 — Julio.  
Fernandez Santander C., *El crucero en la Armada Espanola*, Madrid, Empresa Nacional Bazan 1993.

Freivogel Z., *Brytyjskie krążowniki lekkie typu „C” i „D”*, „Okręty Wojenne” 1999 No 1 s. 6-10.

Gamboa J., *Vieja foto „Revista General de Marina*, 1995 — Octubre.

Kuzniecowa N.G., *Na dalekom meridianie. Wspomnienia uczestnika nacjonalno-rewolucyjnej wojny w Ispanii*, Moskwa, „Nauka” 1988.

Łabudin A.P., *Na riespublikanskom linkorie — Leningradcy w Ispanii*, Leningrad 1973, s 37-47.

*Operacji w Marokko*, „Morskoj Sbornik” — 1925, No 11.

Ortigueira Gil A., *El hundimiento del Blas de Lezo*, „Revista Serga, 2001, No 10.

Ramirez Gabarrus M., *La Armada Espanola. Asamblea de Capitanes de Yate*, Madrid, Editorial San Martin 1978.

Ramirez Gabarrus M., *La Construcccion Naval Militar Espanola 1730-1980*, Madrid Empresa Nacional Bazan 1980.

Redon Trabal P., *La Mar y la Paz. La Armada y la Infanteria de Marina en Misiones de Paz*, Barcelona Pere Redon i Trabal 1998.

Sapożnikow S.G., *Na morskich rubieżach — My internacjonalisty*, Moskwa, Politizdat, 1986 s. 315-323.

Sapożnikow S.G., *Popytki prorywa esminca Jose Luis Diaz iz Gibraltara w Kartagenu*, „Morskoj Sbornik” 1939, No 10 s.9-23.

T.T., *Viejo foto „Revista General de Marina”*, 1995, Abril.

Dyskant Wiesław J., *Nad całą Hiszpanią niebo jest bezchmurne — Zarys działań morskich w czasie wojny domowej (1936-1939)*, Warszawa, Wydawnictwo MON 1979.

## Charakterystyka głównych krążowników przeciwlotniczych

	<i>Atlanta</i>	<i>Dido</i>	<i>Méndez Núñez</i>
wyporność standard (t)	6 000	5 450	4680
wymiary (m)	165 x 16,3 x 6,5	150 x 15,4 x 4,3	140 x 14 x 4,4
siłownia (KM)	75 000	62 000	45 000
prędkość (węzły)	33	33	29
uzbrojenie (mm)	16 x 127	10 x 132	8 x 120
	12 x 28	8 x 40	10 x 37
	8 x 20	8 x 12,7	8 x 20
	8 wt	6 wt	6 wt





## Włoskie kutry torpedowe typu MAS na jeziorze Ładoga

MAS 526 na jeziorze Ładoga. Uwagę zwraca brak torped na pokładzie kutra.

fot. zbiory Andreas Burdel

Kto nie zna chorążego Koskele, bohatera powieści „Nieznany żołnierz” pióra Väinö Linny, a kto by nie słyszał o osobliwej podróży Lenina przebranego za palacza parowozu przez niemiecko-rosyjską granicę? Marszałek Mannerheim, naczelny dowódca wojsk i prezydent w latach trzydziestych i czterdziestych. Urho Kekkonen, prezydent państwa w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, architekt Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (KBWE), zwanej też Konferencją Helsińską. Mowa jest o jednym z naszych sąsiadów w Północnej Europie, Finlandii, nazywanej przez swoich mieszkańców również Suomi.

Finlandia jako samodzielne państwo może się pochwalić raczej „młoda” historią. Początkowo była szwedzką, a od roku 1809 rosyjską prowincją. W dniu 6.12.1917 r. fińskie przedstawicielstwo narodowe tzw. Landtag proklamowało niepodległość Finlandii. W roku 1918 w kraju wybuchły bratobójcze walki. Gen. C.G. Mannerheim z niemiecką pomocą stłumił rewolucję komunistyczną w Finlandii. W dniu 21.06.1918 r. Finlandia proklamowała się republiką. Rosja Radziecka musiała w zawartym w Dorpacie (estońska nazwa Tartu, rosyjska od 1940 Juriw, obecnie ponownie Tartu — przyp. tłum.) w dniu 14.10.1920 r. w traktacie pokojowym uznać fińską suwerenność, a Wschodniej Karelii zagwarantować autonomię.

Na mocy podpisanego przez Niemcy i ZSRR Paktu o Nieagresji i Wzajemnej Pomocy w sierpniu 1939 r. w zasadzie na mo-

czy tajnego protokołu (słynny pakt Ribbentrop-Mołotow) Finlandia znalazła się w strefie wpływów Moskwy. Mający w tej części Europy wolną rękę Związek Radziecki spowodował wybuch tzw. „Wojny Zimowej” (30.11.1939-12.03.1940). Pozostawiona sama sobie bez pomocy mocarstw zachodnich oraz Szwecji i Niemiec Finlandia zmuszona była podpisać w dniu 12.03.1940 r. zawieszenie broni, godząc się na znaczne straty terytorialne. W wyniku przeprowadzonej na korzyść ZSRR „korekty granic” Rosjanie zajęli Przesmyk Karelski, część wschodniej Finlandii, północną część jeziora Ładoga oraz półwysep Hanko, w sumie 35 000 km<sup>2</sup>.

W dniu 26.06.1941 r. Finlandia przylączyła się u boku hitlerowskich Niemiec do wojny ze Związkiem Radzieckim, zastrzegając sobie prawo do prowadzenia samodzielnie operacji wojskowych, jako „prowadzące wspólną wojnę państwo” w swojej „wojnie

kontynuacyjnej”, jak to określała oficjalna fińska terminologia.

Dotkliwe niepowodzenia militarne, upadek gospodarczy i przełamanie przez Armię Czerwoną Frontu Karelskiego zmusiło Finlandię ponownie do zawarcia w dniu 19.09.1944 ze Związkiem Radzieckim zawieszenia broni. Dzięki temu krokowi Finlandii udało się zachować swoją niepodległość. W podpisanym w dniu 10.02.1947 r. w Paryżu traktacie pokojowym Finlandia uznała ustaloną w roku 1940 granicę państwową z ZSRR, odstępując na jego rzecz jeszcze Petsamo (dzisiejsza Pietczenga).

W niniejszym artykule zamierzam nieco dokładniej zająć się działaniami wojennymi na wodach jeziora Ładoga w okresie „wojny kontynuacyjnej”.

Po tej sporej dawce historii dla odmiany nieco informacji z dziedziny geografii.

Mające powierzchnię 17 700 km<sup>2</sup> jezioro Ładoga jest największym naturalnym zbiornikiem słodkiej wody w Europie, bardzo bogatym w rybę. Jego maksymalna głębokość wynosi 225 m, a jego powierzchnia przez prawie 120 dni w roku skuta jest lodem. Żeglowne dopływy jeziora Ładoga to rzeka Swir z jeziora Onega i rzeka Wołchow z jeziora Ilmen. Jedynym odpływem jeziora Ładoga jest rzeka Nawa.

Zgodnie z postanowieniami układu pokojowego z Dorpatu, z roku 1920, na wo-





dach jeziora Ładoga stacjonować mogły jednostki pływające o maksymalnej wyporności 100 ts uzbrojone w działa kal. 47 mm. Stacjonująca tam fińska flotylla (Seekompanie) wchodziła w latach 1919-1939 w skład rozlokowanego nad północnym wybrzeżu jeziora Ładoga III regimentu artylerii nadbrzeżnej.

Na mocy podpisanego przez Finlandie w roku 1940 w Moskwie traktatu pokojowego musiała się ona zrzec na rzecz ZSRR wspomnianego wyżej obszaru. Jezioro Ładoga stało się radzieckim jeziorem wewnętrznym. Przedtem jednak Finowie zatopili swoje jednostki lub je po prostu porzucili. Latem 1941 r. kiedy fińskie jednostki ponownie stanęły nad brzegami jeziora nie zastały tam już żadnych jednostek pływających. W dniu 8.09.1941 r. niemiecki Wehrmacht osiągnął w okolicy Szlisselburga południowy brzeg jeziora Ładoga, odcinając tym samym Leningrad (dzisiaj St. Petersburg) od połączeń lądowych z resztą kraju. Tzw. „droga życia”, przez którą zaopatrywano okrążony Leningrad prowadziła przez jezioro Ładoga. Latem na jednostkach różnego typu (holowniki, barki itp.), a zimą kolumny samochodowe po zamrożniętym jeziorze nieustannie dowoziły zaopatrzenie.

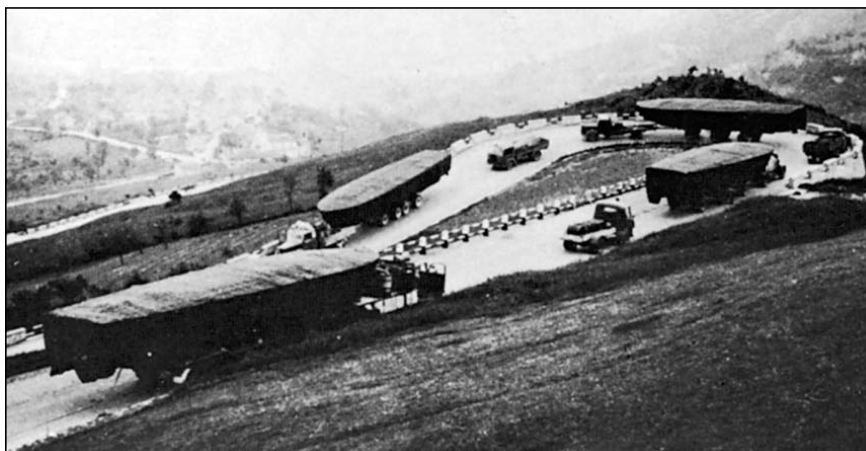
Do głównych zadań połączonych, niemiecko-fińskich, sił należało przerwanie łączności z oblężonym Leningradem, dlatego też w sezonie nawigacyjnym zaistniała potrzeba stworzenia flotylli na wodach jeziora Ładoga, która by działała z baz znajdujących się w rękach Finów (północne wybrzeże jeziora).

Główny ciężar działalności na jeziorze w roku 1942 spoczywał na barkach niemieckiej grupy „C” (dowódca por. mar. [Oberleutnant zur See] Johannes Reymann), wchodzącej w skład 31 Flotylli Trałowców pod wodzą komandora porucznika (Fregattenkapitän) Hansa-Joachima von Ramma, który dowodził flotyllą od stycznia 1941 r. do września 1944 r. Sama 31 Flotylla Trałowców utworzona została we wrześniu 1940 r., a rozwiązano ją pod koniec 1947 r. W jej skład wchodziły holenderskie kutry rybackie, kilka niemieckich kutrów trałowych (Räumboote), a w późniejszym okresie uzbrojone kutry KFK (Kriegsfischerkutter). Rdzeń niemiecko-fińskich sił nawodnych na jeziorze Ładoga miały jednak stanowić niemieckie samobieżne promy transportowe<sup>1</sup> (niemiecka nazwa Sie-

Mapka z trasą lądową kutrów MAS z La Spezia do Szczecina.  
rys. Przemysław Federowicz



belfähre — która pochodziła od nazwiska pułkownika Siebela, człowieka uzdolnionego technicznie i organizacyjnie. Wspomniane promy zostały przez niego zaprojektowane pod kątem planowanej swego czasu inwazji na Wyspy Brytyjskie — operacja „Lew Morskie” — niem. „Seelöwe”. Pułkownik zamierzał w ten sposób przyjść z pomocą Marynarce Wojennej [Kriegsmarine], która w tym czasie odczuwała dotkliwy brak sprzętu tego typu). Ta pozostająca pod rozkazami wspomnianego już pułkownika Siebela formacja zorganizowana została pod nazwą „Einsatzstab Fähre Ost”, w skrócie EFO (Sztab Operacyjny Formacji Promowej Wschód), a współdziałać z nią miał 12 Dywizjon (Squadriglia) włoskich kutrów



Kutry torpedowe płyną „po lądzie”. Tutaj przez Przełęcz Cisy (Passo della Cisa).  
fot. zbiory Andreas Burdel

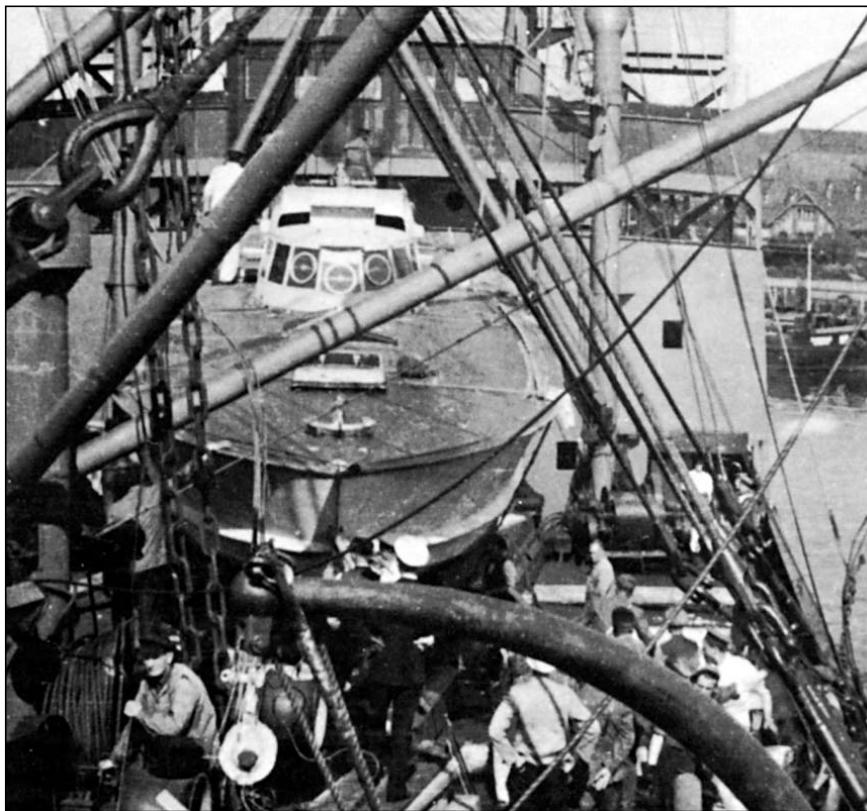
Problemem był transport poprzez wąskie uliczki austriackiego Oberaudorfu. fot. zbiory Andreas Burdel



1. Wspomniane promy zbudowane były na wzór katamaranu (dwa połączone wspólnym pokładem [platformą] pontony) o długości 16,40 m, szerokości 6,80 m (odstęp między pontonami) i zanurzeniu 0,60 m. Ich uzbrojenie składało się z jednego działa kal. 88 mm. Załogę stanowiło 14 ludzi. promy mogły przewozić 35 ton różnego materiału i zaopatrzenia. Przyp. tłum. MJ — na podstawie Gröner E., Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, fortgeführt von D. Jung, M. Maass, Band 7, Koblenz 1990.



## II WOJNA ŚWIATOWA



Na pokładzie parowca *Thielbeck* w Szczecinie.

fot. zbiory Andres Burdel

torpedowych typu MAS pod dowództwem komandora porucznika (Capitano di corvetta) Bianchini.

W jaki sposób znaleźli się Włosi na jeziorze Ładoga i jakie odnieśli na nim sukcesy?

W dniu 21.04.1942 r. włoskie Comando Supremo przychyliło się do niemiecko-fińskich próśb wysłania na front ładoski włoskiego dywizjonu stosunkowo małych kutrów torpedowych. Ich transport z uwagi na

ich odpowiednie gabaryty miał się odbyć po części droga lądową. Włoskie MAS-y miały nękać radzieckie linie komunikacyjne na jeziorze Ładoga, po których zaopatrywano okrążony Leningrad. Wybór padł na 12 Dywizjon w składzie MAS 526, 527, 528, 529, który wspólnie z 13 Dywizjonem (MAS 534, 535, 538, 539) oraz 14 Dywizjonem (MAS 530, 531, 532, 533) tworzyły 1 Flotyllę MAS z rejonem działania w górnej części Morza

Trasa z Helsinek na jezioro Ładoga.

rys. Przemysław Federowicz



Tyreńskiego (Settore Alto Tirreno), operując w Cieśninie Sycylijskiej, a przede wszystkim przeciw brytyjskim konwojom dowożącym zaopatrzenie na Maltę. W dniu 24.04.1942 r. kutry 12 Dywizjonu skierowane zostały do La Spezia, gdzie miano dokonać ich przeglądu technicznego oraz przygotować do transportu lądowego. Droga, którą kutry miały pokonać płynąc częściowo „po lądzie” wynosiła 3 105 km. Zamierzano je pokonać w ciągu 26 dni, z czego też się wywiązano, co Włosi nie omieszkali z satysfakcją podkreślić.

W dniu 25.05.1942 kutry rozpoczęły swój nietypowy „rejs”, który wiódł przez:

25.05. La Spezia — Berceto (Przełęcz Cisy — 1 041 m n.p.m.),

26.05. Berceto — Réggio Emilia,

27.05. Réggio Emilia — Bolzano (Bozen),

28.05. Bolzano — Fortezza,

29.05. Fortezza — Brenner — Schwaz,

30.05. Schwaz — Oberaudorf,

01.06. Oberaudorf — Monachium,

02.06. Monachium — Köditz (Hof),

03.06. Köditz — Berlin,

04.06. Berlin — Szczecin (Stettin).

Od 30.05.1942 r. w Szczecinie oczekiwał swoich jednostek personel 12 Dywizjonu (7 oficerów, 19 podoficerów, 63 ludzi załogi).

W ciągu dwóch następnych dni, tzn. od 06.06. kutry zostały załadowane na niemiecki parowiec *Thielbeck*, który obrał kurs na Helsinki. Dalszy transport przebiegał następująco:

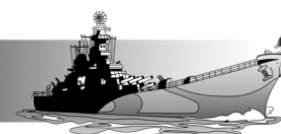
06.06 — wyjście ze Szczecina,

09.06 — przybycie do Helsinek,

09-12.06 — przerwa w Helsinkach,

12-16.06 — w pojedynczych grupach na holu z Helsinek do Wyborga. Stamtąd przez kanał Saimaa i jezioro Saimaa kutry dotarły do Puuksalami. Tam za pomocą prymitywnego wyciągu jednostki załadowano na wagony kolejowe, które przetransportowały je do oddalonego o 30 km Lahdempohja na jeziorze Ładoga, gdzie kutry opuszczone zostały na wodę. Po ponownym zamontowaniu wszystkich zdjętych na czas transportu części wyposażenia i po odbyciu prób kutry skierowały się do swojej bazy operacyjnej w Sortanlahti (dzisiaj Prioz'orsk), którą w komplecie osiągnęły w dniu 21.06. W okresie między 18.08. a 22.10.1942 r. ogłaszano tam w sumie 127 alarm lotniczy. Z tego też powodu stacjonujące w Sortanlahti jednostki musiały być w sposób niezwykle staranny maskowane.

W dniu 27.10.1942 r. włoskie MAS-y opuściły wody jeziora Ładoga, ponieważ w przeciwnym razie groziłoby im uwięzienie w łodach i przez Lahdempohję i Helsinki skierowane zostały do Tallinna, do swojej kwatery ziemowej. Ich transport przebiegał następująco:



Działalność bojowa poszczególnych kutrów			
Lipiec	MAS	Charakter akcji	Uwagi
26	528	poszukiwanie okrętu podwodnego	
29	527	dozór własnego wybrzeża	
31	528-529	poszukiwanie okrętu podwodnego	
<b>Sierpień</b>			
04	527	dozór własnego wybrzeża	
05	529	dozór własnego wybrzeża	
08	529	dozór własnego wybrzeża	
08	527, 528	ćwiczenia	
09	528	dozór własnego wybrzeża	
09	527, 529	wsparcie ogniowe	
11	528	wsparcie ogniowe	
13	529	powrót	do Lahdenpohja
14	527-528	atak na konwój	MAS 527 zatapia kanonierkę*
19	527-529	wsparcie desantu	
21	529	wsparcie desantu	
21	527-528	wolne łowy	
24	527-528	ostrzelanie	Morji
25	527-528	ostrzelanie	Morji
25	527-528	przeszukiwanie akwenu	
27	527-528	przeszukiwanie kawenu	MAS 528 zatapia lichtugę
<b>Wrzesień</b>			
01	529	powrót	do Lahdenpohja
07	527	przeszukiwanie akwenu	
09	527	wsparcie ogniowe	
11	527-529	wsparcie ogniowe	
14	527-529	przeszukiwanie akwenu	
26	527-529	przeszukiwanie akwenu	
28	527-529	przeszukiwanie akwenu	
<b>Październik</b>			
04	527-529	przeszukiwanie akwenu	
08	526, 528, 529	przeszukiwanie akwenu	
12	526, 528, 529	przeszukiwanie akwenu	
17	526-528	przeszukiwanie akwenu	
21	525-528	wsparcie desantu	na wyspę Sucho
22	526	wsparcie desantu	na wyspę Sucho

\*Chodzi o kanonierkę *Olekma* typu *Amguri*, 1 100 t, 59,5 x 11,9 x 9 m; 800 KM; 9/7,5 w, 2 x 100 mm, 4 x 45 mm, 1 x 12,7 mm. przyp. tłumacza MJ, na podstawie Bieżącej S.S., *Korabli i suda WMF SSSR 1928-1945*, Moskwa 1988, str. 388-390.

29.10.-30.10. Lahdenpohja — Punkasalamy,

05.11. Punkasalamy — Wyborg,

06.11.-09.11. Wyborg — Helsinki,

09.11.-19.11. Helsinki — Reval (Tallinn).

Był to jednocześnie kres współudziału Włoch w akcjach bojowych w północnej części Europy. W dniu 06.11.1942 r. rozpoczęła się bitwa pod El-Alamein, a następnego dnia Alianci wylądowali w Afryce Północnej (Operacja „Torch”). Sukcesy państw Osi osiągnęły swoje apogeum. Jednocześnie pod Stalingradem okrążona została niemiecka 6 Armia. Inicjatywa zaczęła przechodzić w ręce sprzymierzonych. Sytuacja gospodarcza Włoch była katastrofalna, produkcja nie nadążała już za wymaganiami wojny. Po lądowaniu Aliantów na Sycylii sojusznik Hitle-

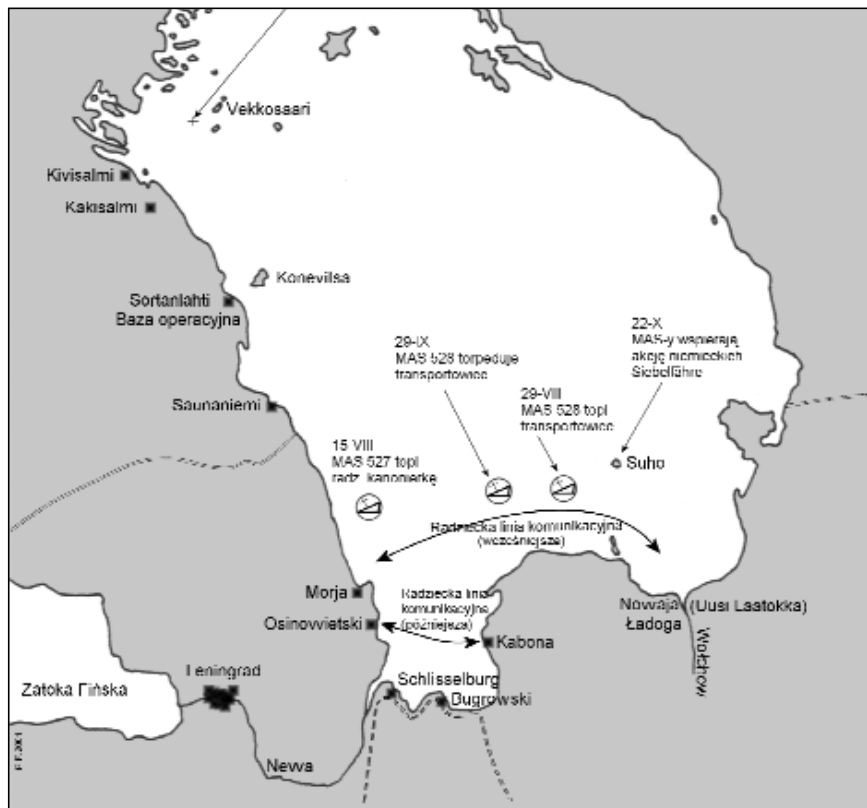
MAS 527 opuszcza służbę kanału Saimaa.

fot. zbiory Andreas Burdel





## II WOJNA ŚWIATOWA



Działalność bojowa MAS na jeziorze Ładoga.

rys. Przemysław Federowicz

ra musiał się skoncentrować na obronie własnego kraju. Personel 12 Dywizjonu został odkomenderowany do Włoch, a kutry

sprzedano w czerwcu 1942 r. Finlandii.

Ze wszystkich użytych przez państwa Osi na jeziorze Ładoga jednostek włoskie kutry

mogą poszczycić się stosunkowo największymi sukcesami. Rzadko kiedy mogły one korzystać ze wsparcia lotnictwa, a całe zaopatrzenie dla okrążonego Leningradu dowożone było wzdłuż niskiego południowego wybrzeża jeziora Ładoga. Dla przyzwyczajonych do południowego ciepłego klimatu załóg włoskich kutrów zimne i jasne noce, charakterystyczne dla tego rejonu Północnej Europy, wymagały szczególnego „przestawienia się”. ●

*Z języka niemieckiego przetłumaczył  
Michał Jarczyk*

### Bibliografia:

- Bertelsmann Universallexikon, Bd 1 i 6.  
Christian Zentner, *Der zweite Weltkrieg ein Lexikon*.  
J.P. Mallmann Showell, *Das Buch der deutschen Kriegsmarine 1939-1945*.  
Harald Fock, *Schnellboote, Band 1-4*.  
Erich Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd 7 i 8*.  
Jürg Meister, *Der Seekrieg in den osteneuropäischen Gewässern 1941-1945*.  
Ufficio Storico della Marina Militare, Volume XI, *Attività in Mare Nero e Lago Ladoga, Navi militari perdute*.  
Ufficio Storico della Marina Militare *I Mas ele Motosilu vante Italiane*.  
Hillgruber, Hümmelchen, *Chronik des zweiten Weltkrieges*.  
Conway *All the world Fighting ships 1922-1946*.

### Dane taktyczno-techniczne kutrów MAS

<b>MAS 526</b>	wodowany:	22.08.1938
	w służbie:	03.03.1939
	przekazany:	05.06.1943 w Tallinie Finlandii, nowa nazwa J-1, w służbie do roku 1961.
<b>MAS 527</b>	wodowany:	30.01.1939
	w służbie:	30.03.1939
	przekazany:	05.06.1943 w Tallinie Finlandii, nowa nazwa J-2, w służbie do roku 1961.
<b>MAS 528</b>	wodowany:	28.02.1939
	w służbie:	29.08.1939
	przekazany:	05.06.1943 w Tallinie Finlandii, nowa nazwa J-3, w służbie do roku 1961.
<b>MAS 529</b>	wodowany:	03.04.1939
	w służbie:	30.06.1939
	przekazany:	05.06.1942 w Tallinie Finlandii, nowa nazwa J-4, w służbie do roku 1961.
<b>Kutry należały do klasy 500, 2 serii MAS 526-550</b>		
Stocznia:	Baglietto S.A., Varazze	
Wyporność:	25,5 ts	
Wymiary:	18,70 x 4,70 x 1,43 m	
Materiał bud.:	drewno	
Napęd:	2 Isotta Fraschini Asso 1000	
Moc:	1 470 kW (2 000 KM)	
Prędkość:	44 w	
Zapas paliwa:	3,9 t	
Zasięg:	400 Mm/34 w	
Załoga:	10 ludzi	
Uzbrojenie:	2 torpedy kal. 450 mm, 1 x 20 mm L65 Breda, 6 bomb głębinowych o masie 50 kg	



**Zvonimir Freivogel**  
(Niemcy)

Pierwszy *Gorch Fock*. Od swoich jednostek bliźniaczych oraz „drugiego” *Gorch Focka* odróżnić go można po nie podzielonym żaglu gaflowym na bezanmaszcie.

fot. Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

# Żaglowiec szkolny *Gorch Fock*

Przemierzające dalekie morza i oceany żaglowce szkolne przedstawiają sobą konieczny „anachronizm”, ponieważ są niezwykle pożyteczne w szkoleniu przyszłej kadry oficerskiej i podoficerskiej, niezależnie od faktu, gdzie późniejsi adepci odbywać będą swoją służbę, czy to na pokładach okrętów wojennych, czy też statkach handlowych. Jedną z najbardziej znanych jednostek tej klasy jest niemiecki bark *Gorch Fock*, który zbudowany został na podstawie doświadczeń uzyskanych w eksploatacji kilku jego poprzedników oraz „przyrodnych braci”, którzy po części ciągle jeszcze znajdują się w aktywnej służbie.

## Niemieckie żaglowce szkolne do roku 1932

W przypadku Niemiec trudno mówić o jakiejś kontynuacyjnej rozbudowie marynarki wojennej, ponieważ po doznanych klęskach trzeba ją było budować na nowo wzgl. reaktywować pod nową nazwą. Chcąc nie dopuścić do upadku morskich tradycji uważano za konieczne, aby przyszli oficerowie marynarki, mimo wszechwładnej nowoczesnej technologii odczuli, czym jest bezpośredni kontakt z morzem. Nic tak nie ukształtuje charakteru niedoświadczonego jeszcze podchorążego, jak rejs szkoleniowy na pokładzie żaglowca, w trakcie którego przyszli oficerowie skonfrontowani zostają z potęgą morskiego ży-

wiołu. Wszystkie floty, które pojawiają się w historii Niemiec od roku 1848 (Marynarka Związku Niemieckiego, Marynarka Królestwa Prus, Marynarka Związku Północnoniemieckiego, Cesarska Marynarka, Marynarka Wojenna Republiki Weimarskiej, III Rzeszy do roku 1945 oraz od 1955 Republiki Federalnej Niemiec, a obecnie Niemiecka Marynarka<sup>1</sup> dysponowały w okresie swojego istnienia pewną liczbą żaglowców szkolnych. Początkowo były to okręty wojenne znajdujące się jeszcze w aktywnej służbie, na pokładach których zezwalano pływać pewnej, ograniczonej liczbie podchorążych. W późniejszym okresie do szkolenia wykorzystywano stare, wycofane ze służby liniowej okręty. Specjalne, zbudowane wyłącznie z myślą

o szkoleniu narybku, jednostki żaglowe pojawiły się dopiero po pewnym czasie.

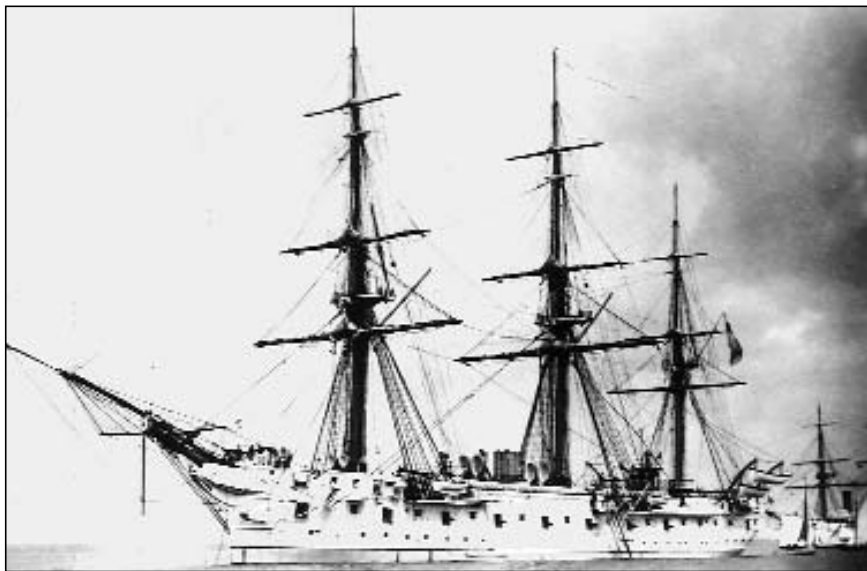
Pierwszym żaglowcem szkolnym Marynarki Wojennej Królestwa Prus była zdobyta na Duńczykach w roku 1849 fregata *Gefion*. Początkowo pływała w składzie floty Związku Północnoniemieckiego pod nazwą *Eckenförde*, w roku 1852 przypadła Prusom, służąc następnie do roku 1891 jako jednostka szkolna pod swoją pierwotną nazwą *Gefion*. Jako jednostka szkolna służyła również fregata żaglowa *Amazona*, której los zgotował smutny koniec, ponieważ zaginęła bez wieści z całą załogą w roku 1861 w szalejącym orkanie. Przyszłych oficerów szkolono na pokładach kilku wycofanych już ze służby okrętów wojennych (korweta bocznołowa *Erzherzog Johann*, fregata żaglowa *Thetis*, korweta *Arcona*, stary pancernik *Arminius*, stary, odkupiony od Brytyjczyków, żaglowy okręt wojenny *Renown* itd.).

Niektóre stosunkowo nowoczesne korwety żaglowe z pomocniczym napędem parowym — *Moltke*, *Blücher*, *Gneisenau*, *Stein*, *Stosch*, które zbudowano między ro-

1. w kolejności: Marine des Deutschen Bundes, Königliche Preussische Marine, Marine des Norddeutschen Bundes, Kaiserliche Marine, Reichsmarine, Kriegsmarine, Bundesmarine, Deutsche Marine.



## II WOJNA ŚWIATOWA

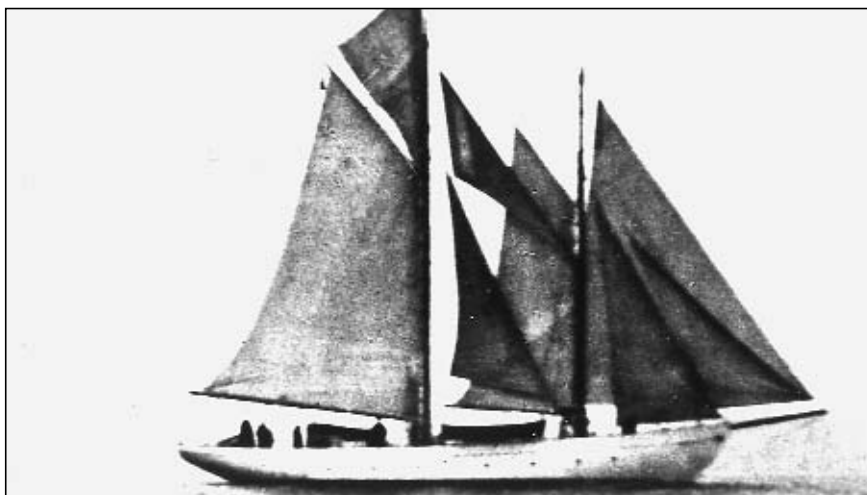


*Gneisenau* z roku 1879 był jednym z okrętów żaglowych z parowym napędem pomocniczym, który służył jako jednostka szkolna w składzie Kaiserliche Marine.  
fot. Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

Nieszczęsna *Niobe* była pierwszym żaglowym okrętem szkolnym Reichsmarine, przemianowanej po dojściu Hitlera do władzy na Kriegsmarine.  
fot. Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart



Małemu szkunerowi *Jutta* przyszło przez pewien okres zastąpić utraconą *Niobe*.  
fot. Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart



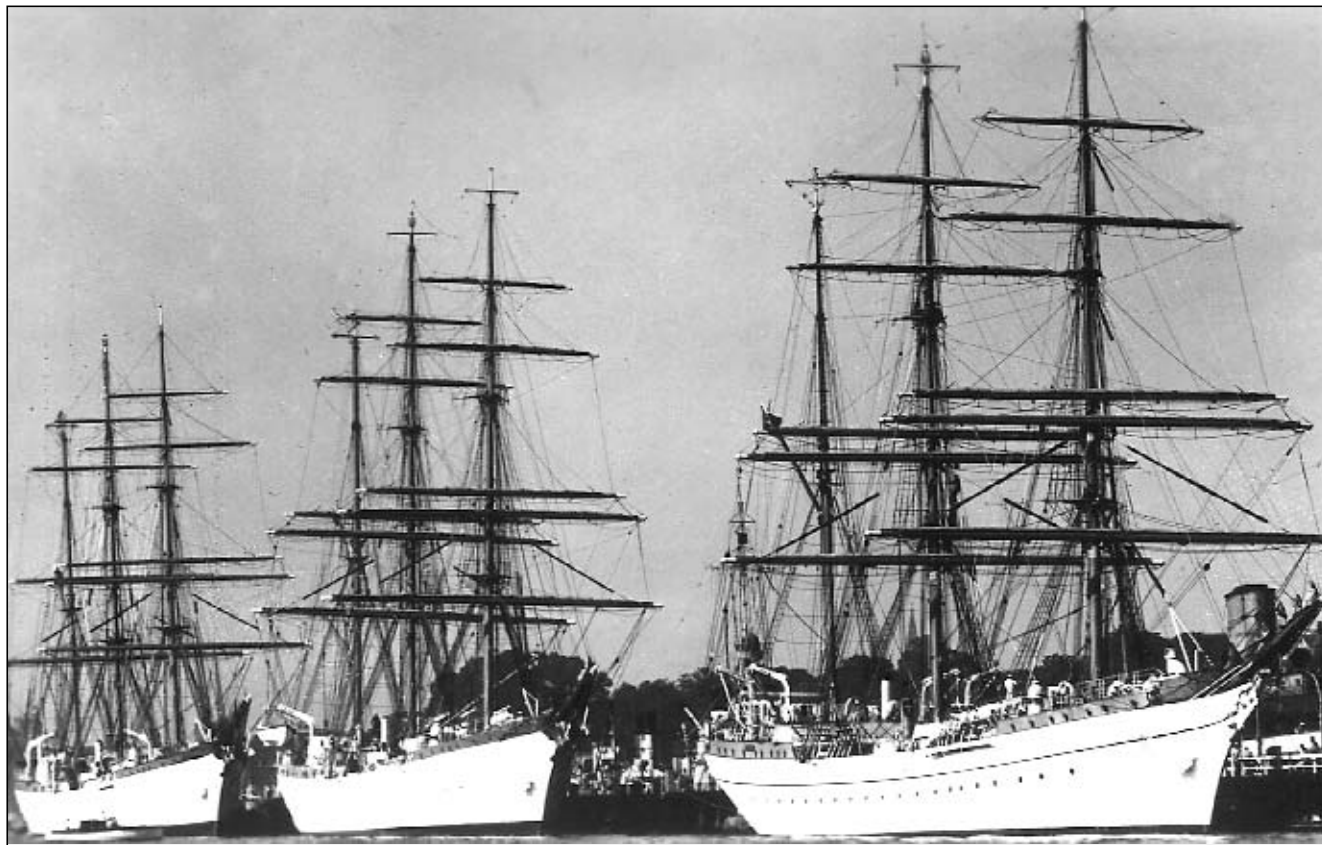
kiem 1877 i 1879 — służyły jako okręty szkolne dla kadetów i chłopców okrętowych. *Blücher* również jako jednostka doświadczała szkoły torpedowej. Dodatkowo do celów szkoleniowych używane były korwety *Charlotte* i *Nixe* oraz inne mniejsze jednostki o mieszanym napędzie. W okresie panowania cesarza Wilhelma II nie zbudowano już żadnego żaglowego okrętu szkolnego, ponieważ uwierzono „postępowi” i „potędze maszyny”, co pociągnęło za sobą bezsensowne skreślenie z listy floty wielu pływających jeszcze żaglowców szkolnych. Jednocześnie nie podjęto jakichkolwiek starań o inne jednostki zastępcze.

Z tego też powodu powstała po I wojnie światowej Reichsmarine zmuszona została do zakupu duńskiego żaglowca handlowego i zaadaptowania go na okręt szkolny. Mowa o czteromasztowym barku *Morter Jansen*, który w roku 1923 po przebudowaniu na trzymasztowy szkuner urejony („Jakkass-Barque”) nazwany został *Niobe*. *Niobe* służyła do roku 1932, kiedy to zatonięła podczas nagłego sztormu koło wyspy Fehmarn, pociągając ze sobą na dno 69 podchorążych i większość załogi. Uratowano tylko 40 ludzi, a katastrofa okazała się być ostrzeżeniem, jak szkolnych jednostek żaglowych budować nie należy. Sąd Morski badając przyczyny zatonięcia zwrócił uwagę, że wypierająca tylko 645 ton *Niobe* miała zbyt dużą powierzchnię żagli a jej stabilność była niedostateczna, czego w przypadku budowy następnych okrętów szkolnych należało bezwzględnie uniknąć.

W składzie Reichsmarine przemianowanej później, po dojściu narodowych socjalistów do władzy, na Kriegsmarine do momentu zbudowania nowych żaglowców szkolnych służyło — rozwiązaniem tymczasowe — kilka jachtów o ożaglowaniu szkunera. Były to: *Gud-Win*, *Edit*, *Jutta*, *Duhnen* (które zastąpiły utraconą *Niobe*) oraz *Orion*; małe jednostki mogące zabierać na swoje pokłady do 30 kadetów. Sprawa zbudowania nowej jednostki szkolnej, mogącej zabrać jednorazowo na pokład do 200 podchorążych stawiała się coraz bardziej paląca.

### Pierwsze nowoczesne żaglowce szkolne

W stoczni Blohm & Voss złożono zamówienia na cztery nowe jednostki szkolne. Sporą część gotówki na budowę pierwszego żaglowca zdołano zebrać w wyniku ogólnokrajowej kwesty („*Niobe-Spende*”). Pozostała suma pochodziła ze środków państwowych. Prototypem nowego typu okrętu szkolnego, zbudowanego w latach 1932/1933 okazał się być *Gorch Fock*.



Wszystkie trzy żaglowce szkolne Kriegsmarine zacumowane w porcie. Z przodu *Gorch Fock* (I), a w dalszej kolejności *Horst Wessel* i *Albert Leo Schlageter*.  
fot. Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

Gorch Fock to literacki pseudonim urodzonego w roku 1880 niemieckiego poety i pisarza-marynisty, znanego m.in. dzięki powieści „Seefahrt ist Not” (Żegluga jest koniecznością), który zginął śmiercią marynarza na lekkim krążowniku *Wiesbaden* podczas bitwy na Skagerraku w dniu 1 czerwca 1916. Jego prawdziwe nazwisko brzmiało Johann Kinau. Pierwszy *Gorch Fock* charakteryzował się wypornością standard 1 354 ton, a maksymalną 1 545 ton. Jego kadłub mierzył 73,75 m (w K LW 62 m), a powierzchnia stawianych żagli wynosiła 1 797 m<sup>2</sup> i stanowił typ barku o trzech masztach. Na dwóch pierwszych stawiane były żagle rejowe, a trzecim (rufowym) żagle galfowe. Jako napęd pomocniczy służył silnik Diesla o mocy 360 KM (264,7 kW).

Następnymi jednostkami tej klasy okrętów były trzy nieco większe barki typu *Horst Wessel*. Te w odróżnieniu od *Gorch Focka* — którego patron był przykładem człowieka, któremu bliskie były ideały morza i żeglugi — otrzymały nazwy oficjalnych „idoli” swoich czasów<sup>2</sup>. Pierwsze dwa żaglowce, *Horst Wessel* i *Albert Leo Schlageter*, zbudowano między rokiem 1935 a 1938, natomiast budowa trzeciej jednostki — dla której przewidziano nazwę *Herbert Norkus* — do wybuchu II wojny światowej nie została ukończona. Jej kadłub zwodowano w roku 1939, aby uzyskać wol-

ne pochylanie dla pośpiesznie rozbudowywanej U-bootwaffe. W roku 1947 zwycięscy Alianci naładowali nieukończonego *Norkusa* pociskami artyleryjskimi, zawierającymi gazy trujące i z tym śmiertelnościami ładunkiem zatopili go na Skagerraku. Wymiary dwóch ukończonych jednostek nowego typu były większe niż w przypadku prototypu (długość maksymalna 89 m, w K LW 70 m). Ich wyporność standard to 1 634 t, a maksymalna 1 750 t. Maksymalna powierzchnia żagli stawianych na *Horst Wessel* wynosiła 1 974 m<sup>2</sup>, a na *Albert Leo Schlageter* 1 934 m<sup>2</sup>. Każda z jednostek miała dodatkowo po jednym silniku Diesla o mocy 750 KM (551,5 kW).

W czasie wojny *Gorch Fock* nadal służył podchorążych, a pozostałe dwa żaglowce szkolne stały w porcie na kotwicy, służąc w charakterze pływających kancelarii. Wszystkie przetrwały działania wojenne, choć *Gorch Fock* zatopiony został przez własną załogę w dniu 1 maja 1945 w Stralsundzie, a *Albert Leo Schlageter* odniósł w roku 1944 ciężkie uszkodzenia na minie. W roku 1947 *Gorch Fock* został podniesiony z dna przez radzieckich i niemieckich specjalistów i w stoczni „Neptun” w Rostoku oraz „Mathias Thesen” w Wismarze poddany pracom naprawczo-remontowym. Jako zdobycz wojenna żaglowiec pozostał w posiadaniu ZSRR. Po zwiększeniu

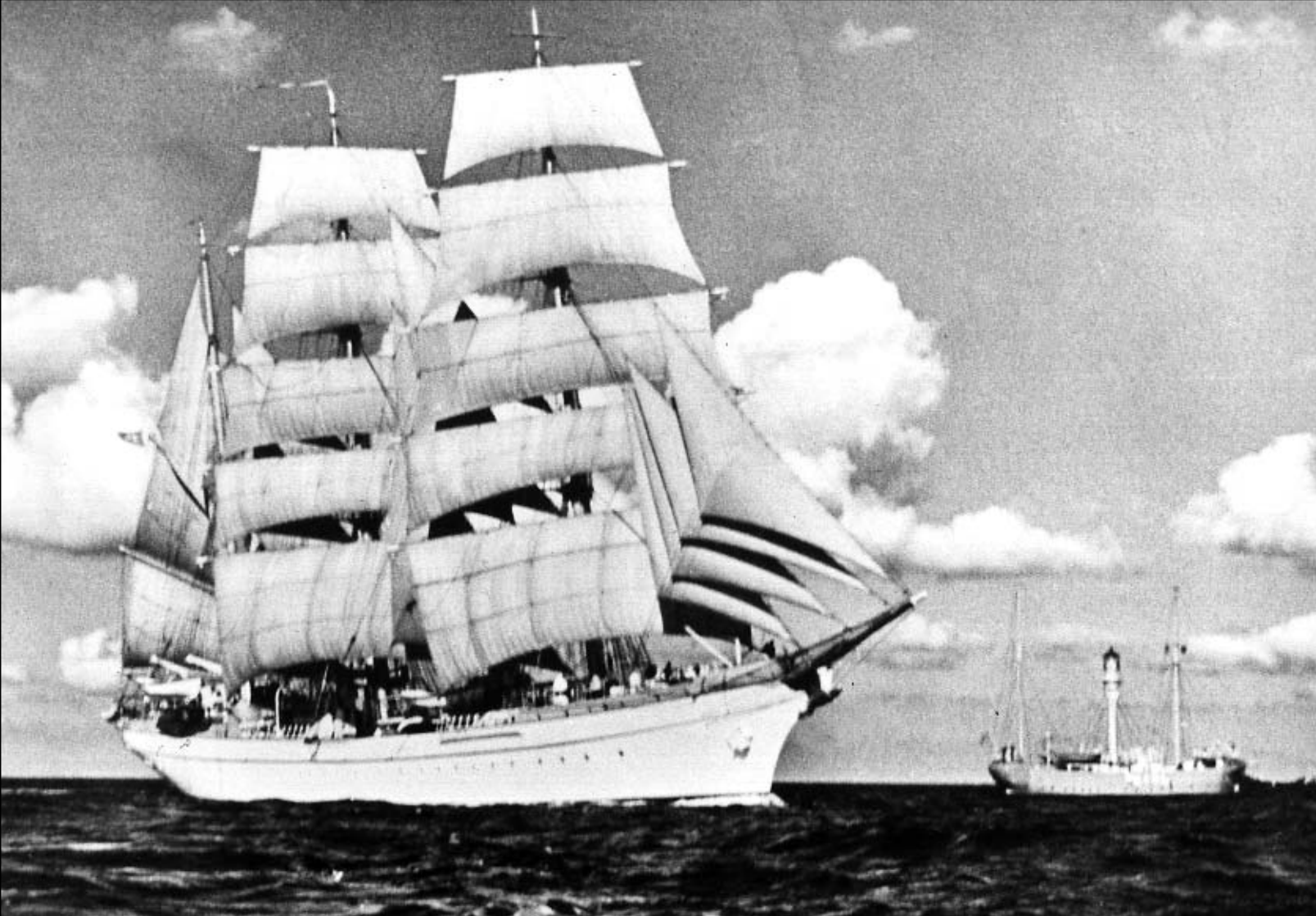
powierzchni stawianych żagli do 1 900 m<sup>2</sup> i zainstalowaniu silnika o większej mocy, bo 520 KM (382 kW) były *Gorch Fock* otrzymał nazwę *Towariszcz*, przejmując tym samym tradycję żaglowca szkolnego radzieckiej marynarki handlowej, który w czasie II wojny światowej zdobyty został przez Niemców na Morzu Czarnym, gdzie też został zatopiony<sup>3</sup>. „Nowy” *Towariszcz* ciągle jeszcze żegluguje po morzach i oceanach, biorąc często udział w organizowanych na szczeblu międzynarodowym regatach dużych żaglowców. Jego portem macierzystym jest Chersoń nad Dnieprem, a w chwili obecnej pływa pod banderą handlową Ukrainy. *Horst Wessel* pływa jako okręt szkolny Straży Przybrzeżnej USA (Coast Guard) pod nazwą *Eagle* (WIX 327). Trzeciego „bliźniaka” również otrzymały Stany Zjednoczone, które przekazały go Brazylii<sup>4</sup>,

2. Horst Wessel był studentem i członkiem NSDAP, który zginął w roku 1930 w bójce z lewicowymi ekstremistami. Albert Leo Schlageter był weteranem I wojny światowej, który przeciwstawił się okupującym Zagłębie Ruhry Francuzom. Stracił życie przed plutonem egzekucyjnym po dokonaniu w roku 1923 aktu sabotażu na linię kolejową w Düsseldorfie. Piętnastoletni „Hitlerjunge” Herbert Norkus stracił życie podczas akcji rozdawania ulotek.

3. „Pierwszy” *Towariszcz* służył w czasie wojny m.in. jako pływający koszarzy Chorwackiego Legionu Morskiego w Genieście — patrz „Okręty Wojenne” Nr 1/2000 (36) str. 25-30.

4. Dla Brazylii przewidziany był pierwotnie nieukończony *Herbert Norkus*, lecz jego stan techniczny odstraszył potencjalnych kupców.





Jeden z bliźniaków *Gorch Fock* (I). Chodzi tutaj o płynącego pod pełnymi żaglami *Horsta Wessela* albo *Alberta Leo Schlagetera*.

fot. Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

gdzie były *Albert Leo Schlageter* służył w latach 1947-1961 pod nazwą *Guanabara*. W roku 1963 sprzedano go Portugalii, gdzie do dnia dzisiejszego pływa pod nazwą *Sagres* (II) i w odróżnieniu od *Eagle* (którego bardzo rzadko można spotkać) jest stałym uczestnikiem wszelkiego rodzaju regat i spotkań wielkich żaglowców.

Również inne państwa zamówiły w okresie międzywojennym swoje szkolne żaglowce w Niemczech, które zbudowane zostały według planów *Gorch Fock*a. W latach 1938-1939 stocznia Blohm & Voss w Hamburgu zbudowała dla Rumunii żaglowiec *Mircea* (1 630 t), a hamburska stocznia „Stülcken” zbudowała na zlecenie Królewskiej Marynarki Wojennej Jugosławii nieco mniejszy szkuner urejony *Jadran* (720 t).

Niemcom (Zachodnim) nie wolno było wprawdzie do roku 1955 posiadać żadnych morskich sił zbrojnych, lecz już w roku 1952 wspomniana wyżej stocznia „Stülcken” w Hamburgu zbudowała dla Indonezji żaglowiec szkolny *Dewarutji*. Chodzi w tym przypadku o przyrodniego brata jugosłowiańskiego *Jadrana*, charakteryzującego się wypornością od 810 do 1 500 ton, maksymalnej długości kadłuba 53,80 m oraz maksymalnej powierzchni stawianych żagli równej 1 091 m<sup>2</sup>.

#### Nowy *Gorch Fock*

Republika Federalna Niemiec w chwili powoływania do życia swojej Bundesmarine (po zjednoczeniu z NRD jej nazwa ograniczona została tylko do słowa Marine, za granicą funkcjonuje określenie Deutsche Marine) nie zamierzała powielać błędów popełnionych przez Cesarską Marynarkę Wojenną cesarza Wilhelma II<sup>5</sup>, więc postanowiono zbudować nowy żaglowiec szkolny. Przeciwnie temu pomysłowi pojawiły się głosy krytyki całej armii oponentów (które odezwały się już w momencie podjęcia decyzji o reaktywowaniu lądowych sił zbrojnych [Bundeswehr] i powołania do życia Bundesmarine). Ich głos przybrał jeszcze bardziej na sile po zatonięciu pięciomasztowego barku marynarki handlowej *Pamir* w dniu 21 września 1957. Pierwszemu Inspektorowi Bundesmarine, wiceadmirałowi Rugemu, udało się po mistrzowsku przeformułować decyzję o budowie szkolnego żaglowca. Jego opinia zawierała się w słowach: „żegluga”, *pomimo wszystkich zdobyczy techniki pozostaje niezmienione walką człowieka z wiatrem i morzem. O ich sile można się najlepiej przekonać, kiedy się przebywa na jednostkach żaglowych. Właśnie na jednostkach tej klasy*

*człowiek staje oko w oko z wymienionymi wyżej żywiołami. To właśnie siłę wiatru i potęgę morza człowiek musi stawić czoła. Szkolenie na żaglowcach sprawia, że u człowieka wyrabia się tzw. szósty zmysł, pozwalający przewidzieć jaką groźbę dla jednostki pływającej może mieć wpływ warunków pogodowych, siła wiatru i stan morza. Statek żaglowy pozwala doświadczyć żywiołu morza w jego najczystszej formie. To właśnie on [żaglowiec] sprawia, że człowiek uczy się cierpliwości i pokory, że kształtuje w sobie twardości charakteru, hart ducha i odwagę, pozwala docenić znaczenie prawdziwego koleżeństwa w dążeniu do wspólnie obranego celu. Krótko mówiąc, tylko praktyka na żaglowych jednostkach szkolnych pozwala, jak żadna inna forma szkolenia morskiego, uformować właściwy dla przyszłego wilka morskiego charakter”. Oprócz tego na pokładzie klasycznego okrętu szkolnego łatwiej niż z perspektywy szkolnej ławy, znajdującej się w usytuowanej na lądzie szkole morskiej jest poznać tajniki meteorologii i nawigacji.*

5. W czasie I wojny światowej okazało się, że młodym oficerom marynarki wojennej brak doświadczenia, które zebrali starsi, odbywając swoją praktykę na pokładzie żaglowca szkolnego.





Decyzję o budowie nowej jednostki szkolnej podjęto w dniu 6 kwietnia 1957, a zlecenie udzielono ponownie stoczni Blohm + Voss<sup>6</sup>, w magazynach której ciągle jeszcze znajdowały się części wyposażenia przeznaczone dla *Herberta Norkusa*, takie jak: stengi oraz reje. Dla nowej jednostki wybrano ponownie nazwę *Gorch Fock*, zamierzając ją zbudować według nieco zmodyfikowanych planów jednostek typu *Horst Wessel*, co pozwoliło ostatecznie skrócić fazę projektową i znacznie przyspieszyć jego budowę. Nowy żaglowiec kosztował w sumie 7,85 milionów DM, będąc oficjalnie sklasyfikowanym jako Segelschulschiff Klasse 441. *Gorch Fock* otrzymał numer taktyczny A 60, lecz na próżno go szukać na jego kadłubie.

Stępkę pod niego położono w dniu 24 lutego 1958 (Numer stoczniowy B+V, 804), a już 23 sierpnia tego samego roku jego kadłub spłynął z pochylni. Mowę wstępną podczas ceremonii chrztu wygłosił Rudolf Kinau, brat poległego pisarza i poety, a tradycyjną butelkę szampana o kadłub nowej jednostki rozbiła jego córka Ulli Kinau. Bundesmarine przejęła nową jednostkę w dniu 11 grudnia 1958, a wcielenie do służby nastąpiło 17 grudnia 1958 i tego też dnia żaglowiec przeszedł pod Dowództwo Okrętów Szkolnych (Kommando der Schulschiffe). Po odbyciu prób morskich jednostka została ostatecznie przejęta przez Marynarkę Wojenną w dniu 9 września 1959, a pierwsza grupa podchorążych weszła na pokład już 3 sierpnia 1959. Od dnia 1 października 1966 *Gorch Fock* należy do Szkoły Morskiej w Mürwik (była Akademia Morska) z portem macierzystym w Kilonii.

## Konstrukcja i napęd

Kadłub *Gorch Focka* (II) zbudowany jest z stali i podzielony na dziesięć wodoszczelnych przedziałów (co ma zapobiec losu, który doświadczyła *Niobe*, kiedy to masy wodne po położeniu się żaglowca na burtę bez przeszkód wypełniły cały kadłub). Wszystkie pozostałe zamknięcia i nadbudówki są w 100-procentach wodoszczelne. Maszty i reje wykonane zostały również ze stali. Wyporność standard wynosiła początkowo 1 760 t, a maksymalna 1 880 t, ale po przeprowadzonych przebudowach i modernizacjach wspomniane wartości wzrosły odpowiednio do 1 819 t oraz 2 005,82 t. Długość w konstrukcyjnej linii wodnej wynosi 70,2 m, maksymalna to 81,44 m, a wraz z bukszprytem 89,32 m. W najszerszej części kadłub mierzy 12,02 m. Zanurzenie przy wyporności standard wynosi 4,9 m, a przy wyporności maksymalnej 5,33 m. Wysokość boczna kadłuba wynosi 7,3 m i jest on w stanie „wyprostować się” samodzielnie w przy-

padku największego też przechyłu. Jego stabilność zwiększa 350 ton stalowego balastu stałego. Jednostka ma jeden ster. Żaglowiec spełnia wymogi określone przez Germanischer Lloyd klasy GL + 100 A 4 (E). Oficjalnie przeprowadzony pomiar wyporności wykazał 1 499,23 BRT wzgl. 918,72 NRT.

Głównym napędem stanowią żagle. Na fok i grotmaszcie stawiane są żagle rejowe, a na bezanmaszcie oraz między masztami żagle rejkowe. Fok i grotmaszt są wysokie na 45,3 m<sup>7</sup> i podzielone są na trzy części: kolumnę masztu, fokstengę (grotstengę) oraz fokbramstengę (grotbramstengę). Bezanmaszt wznosi się na wysokość 40 m i składa się z kolumny bezanmasztu i be-

zanstengi. Stenga bukszprytu jest długa na 12,90 m. Maksymalna powierzchnia stawianych żagli, których jest w sumie 23 oscyluje między 1 952,3 a 1 964 m<sup>2</sup> (w zależności od źródła). Między bukszprytem a fokiem podnoszone są następujące żagle: foksztak-sel, kliwer, bomkliwer i latacz, następujące żagle rejowe na fok: fokżagiel, fokmarsel dolny, fokmarsel górny, fokbramsel, fokbombramsel zwany także fokroyalem, a na grocie odpowiednio: grotżagiel, grotmarsel dolny, grotmarsel górny, grotbramsel, grot-

6. Nazwę tej stoczni pisze się obecnie w ten właśnie sposób.  
7. Grot jest w rzeczywistości o 20 cm wyższy. Podane wyżej dane bazują na pomiarze dokonanym od konstrukcyjnej linii wodnej do wierzchołka masztu.

*Gorch Fock* (II) pod pełnymi żaglami, krótko po oddaniu do służby. Również z tej perspektywy widoczny jest podzielony na dwie części gaflowy bezanżagiel. Na dziobie galion — stylizowany albatros.

fol. Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart





## II WOJNA ŚWIATOWA

bombramsel (grotroyal). Na bezanmaszcie można podnieść trzy żagle gaflowe: dolny bezan, górny bezan i bezantopsel. Podzielony na dwie części bezanżagiel (dolny i górny) jest charakterystyczny dla pływających od roku 1936 niemieckich barków (za wyjątkiem *Gorch Fock I*) i jest nazywany również „bezanem niemieckim” („deutscher Besan”). Między grot a fokmasztem stawiać można trzy trójkątne żagle międzymasztowe (sztakle): grotsztaksel, zwany również żaglem szturmowym, grotbramsztaksel i grotbombramsztaksel. Między bezanmasztem a grottem rozpina się: bezansztaksel, bezanbramsztaksel oraz bezanbramsel. Początkowo wszystkie żagle wykonane były z płótna żaglowego, zastąpione w roku 1974 żaglami z tkanin syntetycznych. To samo dotyczy lin wykonanych początkowo z konopi naturalnych i konopi manilskich, zastąpionych później włóknem syntetycznym. Pod żaglami *Gorch Fock* rozwija prędkość od 13 do 15 węzłów, a największa zmierzona prędkość wynosi 17 węzłów. Aby mieć jakieś wyobrażenie o znajdującej się ilości wyposażenia należy w tym miejscu nadmienić, że całe stalowe olinowanie ma długość 6 800 m, a długość lin z konopi naturalnych i konopi manilskich (obecnie z włókna syntetycznego) wynosi 9 000 m. Dla funkcjonalności takielunku (olinowa-

nia) użyto początkowo 331 bloków drewnianych i 68 bloków stalowych, 129 śrub mocujących, 621 szekli, 617 kauszy, 428 nagli do mocowania lin i 284 oczek. Wymienione liczby po licznych przebudowach z pewnością dużo się nie zmieniły.

Jako napęd pomocniczy służył początkowo 6-cylindrowy, 4-suwowy silnik wysoko- obrotowy typu MAN M 6 V 30/38 o mocy od 890 do 985 KM (655-725 kW) przenoszony na jeden wał napędowy, na końcu którego znajduje się trójskrzydłowa, przestawna śruba Zeisa o średnicy 2,5 m. Największa rozwinięta prędkość tylko za pomocą włączonego silnika wynosiła 10 węzłów, a uzyskany zasięg to 1 100 mil morskich. Bunkry paliwowe mieściły 55 m<sup>3</sup> oleju napędowego. Energii elektrycznej dostarczały cztery generatory wysokoprężne MWM typu RS 518-D-SS, każdy o mocy 96 KM (71 kW) oraz jeden typu MWM AKD 412-D. Na jednostce znajduje się również kocioł pomocniczy (płomienicowy o powierzchni grzejnej 15 m<sup>2</sup>), dzięki któremu ogrzewa się pomieszczenia i kajuty. Wspomniany silnik Diesla pochodził jeszcze z lat trzydziestych, więc w latach siedemdziesiątych przemyślano się do zmodernizowania urządzenia napędowego. Ze względów finansowych cały napęd wymieniono dopiero między 21 stycznia a 24 maja 1991, czego podjęła się

„Motorenwerke-Werft” w Bremerhaven (MWB). Na *Gorch Focku* zainstalowano nowy silnik Diesla Deutz-MWB SB V 6 M 628 o mocy 1 220 kW (1 659,2 KM), nową przekładnię redukcyjną Renk- Tacke ASL 60, nowy wał śrubowy oraz śrubę okrętową KAMEWA, z nastawnymi skrzydłami, które nie działają jednak „hamująco” w przypadku, gdy jednostka płynie pod żaglami, ponieważ znajdują się dokładnie w jej torze wodnym. Największa prędkość — tylko z załączonym silnikiem — wynosi obecnie 11 węzłów, a zasięg to 1 990 mil morskich.

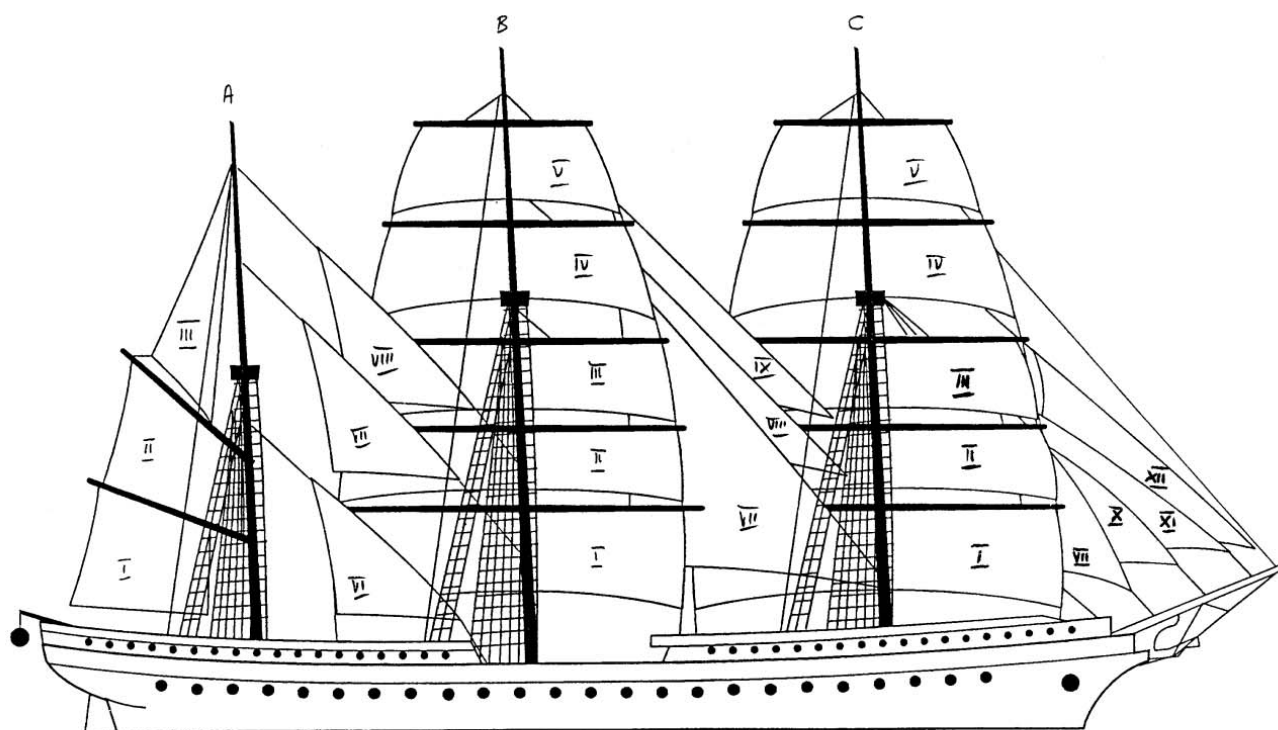
### Wyposażenie, elektronika i załoga

Na dziobie *Gorch Focka* znajdują się dwie kotwice. Początkowo na pokładzie, na lewej burcie spoczywała kotwica admiralicji z poprzeczką, zastąpioną w roku 1985 przez kotwicę patentową, która spoczywa obecnie w kwadratowej kluzie bocznej. Właśnie takiego typu kotwica znajdowała się od samego początku służby na prawej burcie. Dziób okrętu zdobi poślaczona figura galionowa w formie stylizowanego albatrosa. Początkowo na *Gorch Focku* znajdowała się motorowa pinasa, jeden kuter motorowy, jolka motorowa, dwa kutry, gumowe dinghy i 17 tratw ratowniczych. Po roku 1986 liczba sprzętu ratunkowego została

*Gorch Fock (II)* z częściowo zreflowanymi żaglami. Jednostka ma tutaj jeszcze składowaną na pokładzie lewoburtową kotwicę admiralicji, do której z kluzi prowadzi łańcuch kotwiczny. Dobrze widoczne również oba gable.

fot. Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart





## Żagle i ich powierzchnia

### A: Bezanmaszt:

I: Bezan dolny = 85,2 m<sup>2</sup>

II: Bezan górny = 71,3 m<sup>2</sup>

III: Bezantopsel = 53,1 m<sup>2</sup>

### B: Grotmaszt — żagle rejowe

I: Grot (Grotżagiel) = 199,6 m<sup>2</sup>

II: Grotmarsel dolny = 102,5 m<sup>2</sup>

III: Grotmarsel górny = 104,5 m<sup>2</sup>

IV: Grotbramsel = 100,7 m<sup>2</sup>

V: Grotbombramsel (Grotroyal) = 65,7 m<sup>2</sup>

### C: Fokmaszt — żagle rejowe

I: Fok (Fokżagiel) = 178,5 m<sup>2</sup>

II: Fokmarsel dolny = 102,1 m<sup>2</sup>

III: Fokmarsel górny = 105,4 m<sup>2</sup>

IV: Fokbramsel = 101 m<sup>2</sup>

V: Fokbombramsel (Fokroyal) = 66,9 m<sup>2</sup>

Sztaksle rozpinane między bezanem a grotmasztem

VI: Bezanstaksel = 50,5 m<sup>2</sup>

VII: Bezanbramsstaksel = 51 m<sup>2</sup>

VIII: Bezanbramsel (Sterbramsel) = 44,3 m<sup>2</sup>

Sztaksle rozpinane między grotm a fokmasztem

VII: Grotstaksel (żagiel szturmowy) = 98,2 m<sup>2</sup>

VIII: Grotbramsstaksel = 77,6 m<sup>2</sup>

IX: Grotbombramsstaksel = 59,9 m<sup>2</sup>

Sztaksle dziobowe (kliwry)

VII: Fokstaksel = 52,6 m<sup>2</sup>

X: Kliwer = 56,2 m<sup>2</sup>

XI: Bomkliwer = 56,8 m<sup>2</sup>

XII: Łatacz (Jeger) = 58 m<sup>2</sup>

zredukowana do: dwóch kutrów motorowych, jednego dinghi, jednej pinasy i 14 tratw ratunkowych, co było podyktowane zmniejszeniem liczby przyjmowanych na pokład kadetów. To z kolei znacznie poprawiło warunki, w jakich podchorążowie pobierają naukę.

Urządzenia nawigacyjne obejmują: gonimetr radiowy, urządzenie radarowe Kelvin- Hughesa KH 14/9 oraz urządzenie łączności satelitarnej (Satcom) Saturn 3S, które zainstalowano, kiedy jednostka przebywała z wizytą w Wellington (Nowa Zelandia). Podchorążowie mają jednak głównie poznać tajniki klasycznej nawigacji i sposobów określania pozycji jednostki według słońca i gwiazd. Nowoczesne urządzenia mają jedynie zapewnić własne bezpie-

czeństwo jednostki. Jako okręt szkolny *Gorch Fock* pozbawiony jest jakiegokolwiek uzbrojenia, lecz pomimo to zainstalowano na nim urządzenie demagnetyzacyjne, które ma go chronić przed minami magnetycznymi i torpedami.

Etatowa załoga żaglowca składała się początkowo z 74 ludzi, a na jego pokładzie odbywało praktykę do 212 podchorążych (kadeci i chłopcy okrętowi). Po różnych przebudowach liczba podchorążych zredukowana została do 140, a załoga etatowa składa się z 10 oficerów i 56 podoficerów i marynarzy<sup>8</sup>. Wychowankowie nadal śpią w hammakach, lecz ich liczba została nieco zredukowana, co wpłynęło korzystnie na warunki pływania. W międzyczasie na okręcie zamontowano lepszego rodzaju i bardziej wy-

dajne urządzenie do uzdatniania wody słodkiej, co polepszyło warunki utrzymywania higieny osobistej, a co za tym idzie ogólnego samopoczucia.

## Przebudowy i modernizacje

Prawie wszystkie przeglądy stoczniowe i remonty przeprowadzane były w „Hawaldtswerke-Deutsche Werft” (HDW) w Kilonii. Pierwsza wielka przebudowa miała miejsce, również w HDW, od grudnia 1984 do lipca 1985. Zmodernizowano pomieszczenia, zredukowano liczbę łodzi ratunkowych, urządzono kilka pomieszczeń o charakterze wielofunkcyjnym (ka-

8. Według innych źródeł jest to 86 członków załogi i do 160 kadetów.



## II WOJNA ŚWIATOWA

pliczka/ sala wykładowa/ sala kinowa), odnowiono szafki do przechowywania rzeczy osobistych kadetów. Na jednostce zainstalowano urządzenia do wytwarzania wody słodkiej i utylizujące śmieci oraz odolejacz wody zęzowej (zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie środowiska naturalnego).

W roku 1991, kiedy wymieniano urządzenie napędowe, cztery generatory wysokoprężne zastąpiono trzema nowoczesnymi generatorami o mocy 150 kW. Ulepszono także system wentylacji pomieszczeń załogi i podchorążych. Wspomniana modernizacja pochłonęła 7,5 miliona DM, tzn. jest to suma tylko nieznacznie mniejsza od kosztów budowy tej jednostki sprzed 33 laty. W okresie od października 2000 do lata 2001 *Gorch Fock* poddany został kolejnym pracom modernizacyjnym, które podatką kosztowały tym razem 27 milionów DM (!) — wspomniane prace przeprowadzono zgodnie z obowiązującymi, międzynarodowymi przepisami BHP i ochrony środowiska naturalnego — co pozwoliło w znacznym stopniu przedłużyć dalszy żywot jednostki. Pewne dodatkowe koszty powstały w wyniku przystosowania okrętu na przyjęcie na pokład podchorążych reprezentujących pięć piękna. W czasie „porządkowania wnętrza” kadłuba odkryto wiele ukrytych do tej pory wad, które zostały usunięte wzgl. naprawione. Usunięto również wykonaną ze smoły wewnętrzną warstwę ochronną kadłuba. Odnowiono drewniane sufity i ścianki działowe, wykorzystując do tego celu nie palny materiał. Pierwotnie prace zamierzano ukończyć 14 maja 2001, ale pobyt w stocz-

ni remontowej przedłużył się najpierw do czerwca, lecz nie był to jeszcze termin ostateczny. Żaglowiec został przekazany marynarce w sierpniu 2001. Wtedy też z kanclerzem Niemiec, G. Schröderem na pokładzie wziął udział w regatach „Hanse Sail 2001”.

### Podsumowanie

Od momentu oddania do służby do roku 2001, mając za sobą ponad 40 lat służby!, *Gorch Fock* odbył ponad 100 rejsów, które go wiodły przez wszystkie morza i oceany. W tym okresie przepląnął 550 000 mil morskich, z czego 350 000 mil pod żaglami. Żaglowiec odwiedził 300 portów w 40 krajach, znajdujących się na wszystkich kontynentach. W swojej dotychczasowej historii dwa razy opłynął kulę ziemską. Był pierwszym (zachodnio)niemieckim okrętem wojennym, któremu było wolno złożyć pierwszą po zakończeniu II wojny światowej wizytę w Polsce (1974, Gdynia), a w roku 1977 odwiedził wtedy jeszcze jugosłowiański (obecnie chorwacki) Split. W roku 1988 *Gorch Fock* przebywał w Australii i wziął udział w uroczystościach poświęconych 200 rocznicy rozpoczęcia brytyjskiej kolonizacji tego kontynentu (która rozpoczęła się od utworzenia kolonii karnych; pierwsza powstała w roku 1788 w okolicy Sydney). Krótco po tym, jako pierwsza jednostka niemieckiej marynarki wojennej odwiedziła Izrael. *Gorch Fock* i jego „biali” (wzgl. „niebiescy”) ambasadorowie są częstym gościem w spotkaniach „Windjammerów”, żeby tylko wymienić regaty „Tall Ships Race” u wybrzeży Australii,

„Operację Żagiel” (Operation Sail) w Europie. Stany Zjednoczone żaglowiec odwiedził z okazji Igrzysk Olimpijskich w Los Angeles w roku 1984, 200 rocznicy utworzenia USA w roku 1976 i z okazji obchodów roku milenijnego, który przypadł na rok 2000. Biorąc udział w organizowanych regatach często okazał się być najszybszą jednostką w swojej klasie, pozostawiając w pobitym polu kilka młodszych od siebie przeciwników, jak np. polski *Dar Młodzieży*, który zbudowano w roku 1981.

*Gorch Fock* kontynuuje tradycje swoich poprzedników, będąc zarazem doskonałym przykładem wysokiej jakości niemieckiego budownictwa okrętowego, które po początkowych niepowodzeniach i tragedii *Niobe* w porę obrało właściwą drogę stworzenia niezawodnego żaglowego okrętu szkolnego, czego najlepszym świadectwem są znajdujące się nadal w aktywnej służbie w składzie flot innych państw żaglowe okręty szkolne, na pokładach których nieustannie pobierają naukę przyszli oficerowie marynarki handlowej i wojennej. ●

**Tłumaczenie z języka niemieckiego**  
**Michał Jarczyk**

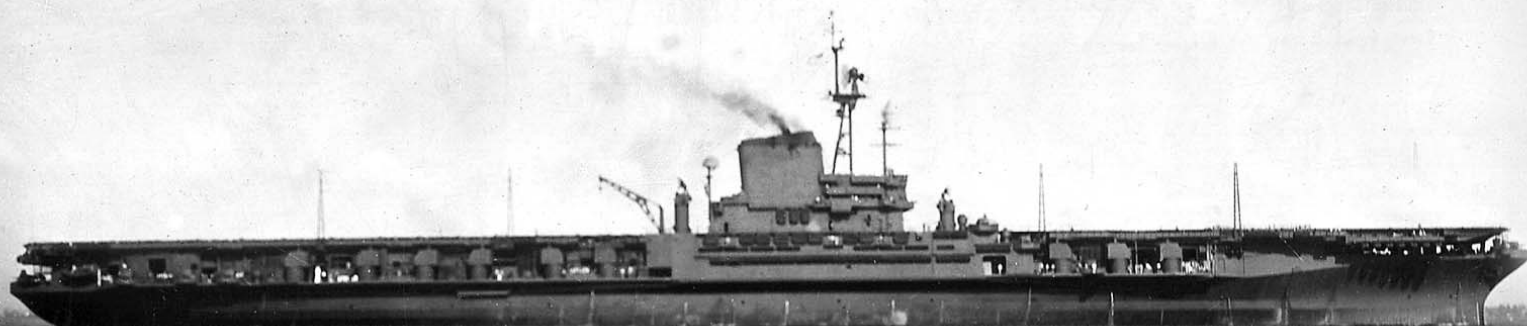
### Bibliografia:

- Windjammer '90*, Broschüre zur Regatta der Großsegler in Bremerhaven im Jahre 1990.  
*Hanse Sail '97*, Broschüre zur Regatta der Großsegler in Rostock im Jahre 1997.  
„Marine Forum”, różne roczniki.  
*Jane's Fighting Ships*, różne roczniki, różni wydawcy.  
Werner Globke, Weyers *Flottentaschenbuch 1999-2001*, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 2000.  
Günther Kroschel, August Ludwig Evers: *Die Deutsche Flotte 1848-1945*, Lohse-Eissing Verlag, Wilhelmshaven 1974.  
Heinz H. Hildebrand, Albert Röhr, Hans-Otto Steinmetz: *Die Deutschen Kriegsschiffe — Biographie*, Mundus Verlag, Ratingen, bez roku wydania (reprint 3 wydania z roku 1983).  
Günther Kroschel, Klaus-Ludwig Steindorff: *Die deutsche Marine 1955-1985*, Lohse-Eissing Verlag, Wilhelmshaven 1985.  
Erich Gröner, Dieter Jung, Martin Maas: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, Band 5, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1988.  
Siegfried Breyer, Reinhard Nerlich: *Segelschulschiffe weltweit*, „Marine-Arsenal”, Nr. 8, Podzun-Pallas Verlag, Friedberg 1989.  
Gerhard Koop: *Die deutschen Segelschulschiffe*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1989.  
Otto Bönisch: *Welt der Segelschulschiffe*, DSV-Verlag, Hamburg 1994.  
Siegfried Breyer, Gerhard Koop: *Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1956 bis heute*, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1996.

### Dane techniczne barku szkolnego *Gorch Fock*

Wyporność konstrukcyjna	1 819,00 t
Wyporność maksymalna	2 005,82 t
Długość między pionami	70,20 m
Długość maksymalna	81,44 m
Długość z buksprytem	89,32 m
Długość od galionu do rufy	81,78 m
Szerokość na wręgach	12,00 m
Szerokość od burty do burty	12,02 m
Średnie zanurzenie	4,90 m
Zanurzenie przy pełnej wyporności	
Średnie	5,06 m; na dziobie 5,16 m; na śródokręciu 5,25 m; na rufie 5,33 m (maksymalne)
Wysokość boczna	7,30 m
Powierzchnia żagli	1 952,3 m <sup>2</sup>
Prędkość pod żaglami	13-15,3 węzła (maks. 17 w)
Moc silnika pomocniczego	1220 kW
Maksymalna prędkość z silnikiem	11 w
Załoga	86 + 160 podchorążych





## Amerykańskie lotniskowce typu *Midway* Część I — Geneza i projektowanie

### Rozwój floty lotniskowców amerykańskich

Wraz z narodzinami w Wielkiej Brytanii nowej klasy okrętów wojennych jakimi stały się jednostki, z których mogły operować samoloty, obserwujący poczynania Anglików Amerykanie również zainteresowali się pod koniec I wojny światowej lotniskowcami. Sztabowcy Marynarki Stanów Zjednoczonych uważali, że zaokrętowane na nich maszyny będą szczególnie przydatne do zadań rozpoznawczych i kierowania ogniem artylerii własnych jednostek. W marcu 1922 roku wprowadzono do służby w U.S. Navy okręt, który nie był jak poprzednie jedynie transportowcem wodnosamolotów, ale jego pokład lotniczy umożliwiał start i lądowanie. Okrętem tym był *Langley* (CV-1) (wyporność normalna 12 700 ton) — pierwszy lotniskowiec amerykański — powstały wyniku przebudowy węglowca marynarki *Jupiter* (AC-3). Na pozostawionym praktycznie bez zmian konstrukcyjnych kadłubie nadbudowano hangar i pokład lotniczy. Lotniskowiec został wyposażony w pneumatyczne katapulty, które miały umożliwiać starty wodnosamolotów. Chociaż wartość bojowa tej jednostki była problematyczna, to oddała ona nieocenione usługi jako okręt doświadczalny, dzięki któremu możliwe było praktyczne ćwiczenie techniki i taktyki operacji lotniczych.

Zawarty w dniu 6 lutego 1922 roku w Waszyngtonie Traktat rozbrojeniowy nakładał ograniczenia nie tylko na łączny tonaż okrętów wojennych głównych klas, ale

także ustanawiał limity wyporności pojedynczych jednostek. Zgodnie z jego postanowieniami wyporność lotniskowca nie mogła przekraczać 27 000 ton, przy czym wyjątek stanowiły jednostki przebudowywane, których wyporność mogła sięgać 33 000 ton. Dodatkowa klauzula Traktatu dopuszczała możliwość zwiększenia wyporności okrętów o kolejne 3 000 ton, jeżeli zostanie ona spożytkowana na poprawę obrony biernej okrętów. Przyznany Stanom Zjednoczonym limit tonażu lotniskowców został określony na 135 000 ton. Z uchwalonego przez Kongres USA 29 sierpnia 1916 roku wielkiego programu rozbudowy floty wojennej, który zakładał budowę min. 10 pancerników i 6 krążowników liniowych ograniczenia traktatowe pozwoliły na wprowadzenie do służby jedynie trzech pancerników typu *Colorado*. Budowa pozostałych wielkich okrętów musiała zostać anulowana. Wykorzystując możliwość przebudowy rozpoczętych dwóch krążowników liniowych, Stany Zjednoczone wprowadziły do służby pod koniec lat dwudziestych lotniskowce *Lexington* i *Saratoga*, których wyporność standardowa przekraczała 37 000 ton, chociaż oficjalnie określono ją na 33 000 ton.

Aby wykorzystać pozostały limit traktatowy wynoszący 69 000 ton (*Langley*, jako okręt eksperymentalny początkowo nie był wliczany do ogólnego tonażu lotniskowców), w 1922 roku opracowano trzy warianty zakładające skonsumowanie dodatkowej wyporności poprzez budowę odpowiednio trzech, czterech i pięciu okrętów. Po długich dyskusjach Marynarka Stanów

Zjednoczonych zdecydowała się na budowę pięciu lekkich lotniskowców o wypornościach po 13 800 ton. Kongres zaaprobował jednak budowę tylko jednego okrętu o wyporności standardowej 14 575 ton, który otrzymał nazwę *Ranger* (CV-4) i został wprowadzony do służby w pierwszej połowie lat trzydziestych. Był to pierwszy okręt amerykański zaprojektowany od podstaw jako lotniskowiec. Od początku jego eksploatacji okazało się jednak, że jest on zbyt mały aby wypełniać stawiane przed nim zadania w satysfakcjonujący sposób.

W Marynarce Stanów Zjednoczonych ponownie rozgorzały więc dyskusje, teraz z kolei nad spożytkowaniem pozostałych do wykorzystania niepełnych 55 000 ton traktatowej wyporności lotniskowców. Tym razem starły się dwie koncepcje: budowy trzech lekkich lotniskowców o wypornościach po 18 500 ton, będących ulepszoną wersją *Ranger* oraz dwóch dużych okrętów o wyporności 27 000 ton każdy. Po wielu dyskusjach przyjęto ostatecznie rozwiązanie kompromisowe: zdecydowano o budowie dwóch lotniskowców o wypornościach standardowych po około 20 000 ton oraz jednego nieco większego od *Ranger*. Jedną z zalet takiego rozwiązania była możliwość sformowania we flocie Stanów Zjednoczonych trzech dwuokrętowych zespołów, zwolennikami czego było wielu wyższych oficerów Marynarki USA. W ten sposób w drugiej połowie lat trzydziestych Amerykanie wprowadzili do służby dwa lotniskowce noszące nazwy: *Yorktown* (CV-5) i *Enterprise* (CV-6). Budowa trzeciego, mniejszego lotniskowca *Wasp* (CV-7)





## II WOJNA ŚWIATOWA

o wyporności standardowej 14 700 ton wymagała rozwiązania problemu *Langley*. Okręt ten w 1934 roku został doliczony do ogólnego tonażu lotniskowców amerykańskich i budowa nowej jednostki powodowałaby przekroczenie przyznanego Stanom Zjednoczonym limitu wyporności. Aby zmieścić się w wyznaczonych granicach, w 1937 roku dokonano więc przebudowy *Langley* na transportowiec wodnosamolotów. Załamanie się traktatów dotyczących ograniczenia zbrojeń na morzu spowodowało, że w 1938 roku Kongres USA podjął decyzję o budowie kolejnego lotniskowca. Ponieważ Biuro Budów i Remontów, zajęte projektowaniem okrętów innych klas (min. pancerników typu *Iowa*), nie było wówczas w stanie wykonać projektu nowego typu lotniskowców, Admiralicja amerykańska zdecydowała o budowie kolejnej jednostki opartej na rozwiązaniach konstrukcyjnych typu *Yorktown*. Okręt, który otrzymał nazwę *Hornet* (CV-8), wszedł do służby niecałe dwa miesiące przed wybuchem wojny z Japonią.

Przystąpienie Stanów Zjednoczonych do wojny spowodowało naturalne zniknięcie wszelkich ograniczeń w budowie okrętów wojennych. Wymagania dla nowego typu lotniskowców Admiralicja amerykańska

przedstawiła już wcześniej, bo w 1939 roku. Nie ograniczeni postanowieniami Traktatu Waszyngtońskiego konstruktorzy mogli więc przedstawić projekt okrętów typu *Essex* — jednostek o większej wyporności, lepszym opancerzeniu i silniejszym uzbrojeniu, niż zbudowane poprzednio lotniskowce. W latach 1940-44 zamówiono łącznie 32 okręty typu, który stanowił rozwinięcie projektu *Yorktown*. Do końca wojny rozpoczęto budowę 26 okrętów wprowadzając do służby 17 jednostek, wśród których można wyróżnić dwa podtypy charakteryzujące się nieco inną długością kadłuba. Pierwsze z nich znalazły się w linii już w 1943 roku, przy czym niemal wszystkie walczyły w wojnie na Pacyfiku, będąc trzonami szybkich zespołów uderzeniowych lotniskowców. Jednostki typu *Essex* stanowiły najliczniejszą serię lotniskowców floty jaką kiedykolwiek zbudowano.

Dynamiczny rozwój sytuacji wojennej oraz widoczny wzrost znaczenia lotnictwa w działaniach wojennych na morzu spowodowały, że już na początku 1942 roku we flocie amerykańskiej dał się odczuć wyraźny niedostatek lotniskowców. Aby uzyskać przewagę w wojnie z Japonią, w krótkim czasie Stany Zjednoczone powinny były więc wprowadzić do służby wśród możliwie

dużej liczby nowych okrętów, jak najwięcej jednostek tej klasy. Zgodnie z przyjętym w sierpniu 1941 roku programem rozbudowy floty, w różnych stadiach budowy bądź w fazach przygotowania znajdowało się 11 lotniskowców typu *Essex*, 6 krążowników liniowych typu *Alaska*, 8 ciężkich krążowników typu *Baltimore* oraz 32 lekkie krążowniki typu *Cleveland*. Aby przyspieszyć budowę lotniskowców zaczęto więc rozważać przebudowę kadłubów niektórych z tych okrętów, przy czym zastanawiano się nawet nad przystosowaniem do roli lotniskowców pancerników typu *Iowa*. Ostatecznie, po długich dyskusjach, do konwersji wybrano kadłuby lekkich krążowników typu *Cleveland*. Zadecydował o tym stosunkowo krótki czas dokonania takiej przebudowy w oparciu o doświadczenia wyniesione z konwersji statków handlowych na lotniskowce eskortowe. Gorącym zwolennikiem tej koncepcji był od dawna prezydent Stanów Zjednoczonych Franklin Delano Roosevelt. Znacznie mniej entuzjazmu dla tego rozwiązania wykazywało Biuro Okrętów uważające, że powstaną lotniskowce o zbyt małej wyporności i niewielkich grupach lotniczych, chociaż o zadowalającej prędkości. W efekcie przebudowy dziewięciu kadłubów krążowników

Lotniskowiec *Ranger* (CV-4), który był pośrednim stadiem rozwoju amerykańskich lotniskowców. Na fotografii okręt w czterokolorowym kamuflażu *Measure 1A* specjalnie zaprojektowanym dla niego, ređa bazy Norfolk, 06.07.1944 r.

fot. zbiory Arthur D. Baker III





Kolejne stadium rozwoju amerykańskich lotniskowców — *Hornet* (CV-8) — w kamuflażu Measure 12, baza Pearl Harbor, maj 1942 roku.

fol. zbioru Arthur D. Baker III

typu *Cleveland* powstała seria lekkich lotniskowców o wyporności niecałych 11 000 ton, który to typ od pierwszej jednostki otrzymał nazwę *Independence* (CVL-22). Szczęśliwie jednak, okręty te mimo iż ciasne i nie lubiane przez załogi, dzięki prędkości porównywalnej z jednostkami typu *Essex* mogły współdziałać z nimi w zespołach uderzeniowych, wykonując podczas późniejszych działań wojennych zadania wsparcia ich lotniczych grup ofensywnych.

#### Geneza lotniskowców typu *Midway*

Projektowanie okrętów, które miałyby być następcami lotniskowców typu *Essex* rozpoczęto już na początku 1941 roku. Wstępne zarysy projektów powstały już nawet wcześniej bo pod koniec poprzedniego roku. Głównym novum, którego zastosowania żądało dowództwo Marynarki Stanów Zjednoczonych była poprawa opancerzenia poziomego, zwłaszcza pokładu lotniczego nowych jednostek. Inaczej bowiem niż na lotniskowcach brytyjskich hangary okrętów amerykańskich nie były integralnymi częściami kadłubów, a usytuowanymi na nich nadbudówkami, dla których pokłady lotnicze stanowiły stropy. W związku z tym, opancerzenie hangarów i przykrywających je pokładów było znacznie gorsze niż na jednostkach brytyjskich, które z kolei posiadały gorzej rozwiązaną obronę bierną kadłubów. Szczególnym przykładem odporności lotniskowców brytyjskich jest *Illustrious*, który 10 stycznia 1941 roku

został zaatakowany na Morzu Śródziemnym przez należące do X Korpusu Lotniczego Luftwaffe bombowce Ju 87. Mimo, że okręt ten został trafiony aż ośmioma bombami o wagomiarze od 250 do 500 kg i poważnie uszkodzony, zdołał dotrzeć do bazy na Malcie. Prowizorycznie naprawiony, przebył następnie o własnych siłach Atlantyk i dotarł do stoczni w Stanach Zjednoczonych. Podczas działań na Pacyfiku lotniskowce brytyjskie również wykazywały swą dużą odporność. Narażone na ataki samolotów japońskich podobnie jak okręty amerykańskie, znosiły lepiej od nich trafienia bombami i kamikaze, a uszkodzenia ich pokładów były na tyle niewielkie, że w krótkim czasie okręty te były gotowe do dalszej walki. Lotniskowce amerykańskie, co również okazało się w czasie działań wojennych, posiadały natomiast doskonale rozwiązaną obronę bierną kadłubów. Ich pancerny burtowy i pokładowy oraz podział wewnętrzny zapewniały znakomitą żywotność tak, że trafione bombami lub przez kamikaze, okręty amerykańskie były ciężko uszkodzane lecz nie tonęły. Projekt nowych lotniskowców, które miały być następcami jednostek typu *Essex* miał więc w zamyśle łączyć cechy obrony biernej okrętów brytyjskich i amerykańskich.

Prowadzone analizy pierwszych starć z Japończykami pokazywały, że flocie amerykańskiej potrzebne są przede wszystkim lotniskowce o wyporności zawierającej się pomiędzy 20 000 a 30 000 ton. Zwolenni-

kami okrętów tej wielkości byli admirałowie Chester Nimitz i Marc Mitscher, którzy na prośbę admirała Kinga wypowiedzieli się w sierpniu 1942 roku na temat budowy jednostek o tonażu rzędu 45 000 ton. Nie wykazywali przy tym entuzjazmu dla budowy jakichkolwiek lotniskowców o ekstremalnych wypornościach. Byli więc stanowczo przeciwni budowie większej liczby lekkich lotniskowców takich jak okręty typu *Independence*, ale także nie widzieli potrzeby budowy wielkich jednostek. Propozycji budowy w ramach funduszy roku finansowego 1943 czterech okrętów o opancerzonych pokładach lotniczych i wypornościach po 45 000 ton sprzeciwiał się również prezydent Roosevelt. Do takich jednostek odnoszono się również sceptycznie w samej flocie. Nowe bomby o ciężarze 760 kg mogły bowiem przebijać pancerny o grubości 178 mm, a więc daleko większej niż mógł być zastosowany na wysoko usytuowanym pokładzie lotniczym okrętu. Przeciwnieństwem teorii zagrażającego stateczności opancerzonego pokładu lotniczego był pogląd, że najlepszą obroną przed bombami i torpedami jest szybkość i manewrowość.

Cztery lotniskowce o wypornościach po 45 000 ton znalazły się jednak w programie budowy okrętów w ramach Maximum War Effort. W dniu 12 sierpnia 1942 roku program ten został zaakceptowany niemal w całości przez Prezydenta Stanów Zjednoczonych. Wyjątkiem była jedynie budo-



## II WOJNA ŚWIATOWA

wa właśnie tych czterech wielkich jednostek. Ulegając jednak naciskom admirała Kinga i Komisji Głównej, w dniu 8 października Roosevelt zaaprobował również budowę wielkich lotniskowców. Warunkami jakie przy tym postawił było wprowadzenie do służby w ciągu dwóch najbliższych lat adekwatnej liczby mniejszych lotniskowców oraz szybsza realizacja programu budowy wielkich okrętów niż przedstawiono to w raporcie Komisji Głównej z dnia 11 września. Komisja uważała przy tym, że nie należy dokonywać już konwersji na lotniskowce lekkich krążowników, bowiem także i wśród okrętów tej klasy doskwierał dokuczliwy niedostatek tonażu. Zaaprobowany do tej pory program umożliwiał wówczas powstanie 137 lotniskowców różnych podklas — od lotniskowców floty do eskortowych. Proponowany przez Prezydenta program budowy szesnastu dodatkowych lekkich lotniskowców, o mniejszej prędkości nie był więc możliwy do realizacji ze względu na brak wolnych pochylni oraz niedostatek materiałów i urządzeń. Jego wprowadzenie w życie wymagało poza tym przerwania innych programów, a i tak osiem pierwszych okrętów mogłoby wejść do służby nie wcześniej niż na jesieni 1945 roku. Ponadto, Komisja uważała funkcjonalność powolnych lotniskowców za problematyczną. Niemniej jednak, rezygnacja z budowy czterech okrętów o wyporności po 45 000 ton umożliwiłaby budowę czterech jednostek typu *Essex* (pierwsza w służbie latem 1945 roku) lub czterech typu *Independence* (wszystkie w 1945 roku), albo przebudowę na lotniskowce eskortowe dziesięciu zbiornikowców (dwa w służbie pod koniec 1944 roku, pozostałe do końca roku następnego).

Zaprobowany warunkowo przez Prezydenta program budowy wielkich lotniskowców, zgodnie z oceną Komisji Głównej zakładał wprowadzenie do służby dwóch okrętów w trzecim kwartale 1945 roku, jednego w następnym kwartale i ostatniego w pierwszym kwartale 1946 roku. Przewidywano ponadto dodatkowe sześć miesięcy na osiągnięcie przez każdy z okrętów gotowości bojowej. Pod koniec 1942 roku Roosevelt uważał jednak, że wojna może zostać zakończona przed upływem trzech lat. Twierdził więc, że zanim do służby wejdzie pierwszy z wielkich okrętów, możliwe będzie zbudowanie szesnastu mniejszych lotniskowców — ośmiu do końca 1944 i ośmiu do końca 1945 roku. Krytycznie do oceny Komisji co do terminu wprowadzenia do służby wielkich lotniskowców odnosił się również Sekretarz Marynarki Frank Knox. Uważał on bo-

wiem, że Komisja podchodzi do tego zagadnienia zbyt ostrożnie, obawiając się krytyki w przypadku opóźnienia programu.

Nie usatysfakcjonowany działaniem Komisji Roosevelt, w dniu 21 listopada 1942 roku poprosił komandora Cochrane o ocenę możliwości przyspieszenia budowy okrętów. Po przeanalizowaniu harmonogramów Cochrane stwierdził, że budowa może zostać przyspieszona jeżeli zamówienie na dwa okręty zostanie ułożone nie tak jak planowano w stoczni Newport News lecz w New York Navy Yard. Po anulowaniu budowy pancerników typu *Montana* biuro konstrukcyjne tej stoczni dysponowało bowiem wolnymi mocami przerobowymi. Już w lecie 1943 roku mogło więc rozpocząć projektowanie dwóch okrętów jednocześnie tak, że obydwa mogłyby zostać ukończone w około dwadzieścia cztery miesiące później. Zaletą planu komandora Cochrane'a była także możliwość budowy w suchych dokach, co eliminowało koszty i ryzyko związane z wodowaniem tak dużych jednostek z pochylni. Komandor uważał natomiast za słuszną ocenę Komisji Głównej odnośnie ograniczonej ilości stoczni, w której wielkie lotniskowce mogłyby być budowane oraz istniejących ograniczeń materiałowych. Widział także opóźnienia w budowie CV-15 (konieczność wprowadzenia z suchego doku Newport News), CV-21 (przeholowanie dla udostępnienia miejsca dla CV-15) i CV-32 (wprowadzenie z suchego doku w New York i przeholowanie do Filadelfii lub Norfolk). Dok w stoczni filadelfijskiej został bowiem odrzucony, ze względu na możliwość jednoczesnej budowy w nim dwóch ciężkich krążowników oraz konieczność przygotowania dodatkowych projektów i zgromadzenia materiałów. Podsumowując, Cochrane uważał za program za możliwy do realizacji, widząc jako najbardziej krytyczny element prace projektowe. Zalecał więc wykorzystanie do tego celu biura konstrukcyjnego New York Navy Yard.

Prezydent pozostawał jednak sceptyczny i w dniu 8 grudnia poprosił swego doradcę do spraw marynarki komandora J.L. McCrea o potwierdzenie opinii Cochrane'a. Zależało mu zwłaszcza na przeanalizowaniu możliwości ograniczenia programu do dwóch okrętów — bardziej ekonomicznie uzasadniona wydawała się bowiem Prezydentowi budowa innych jednostek. Pracujący w Biurze Okrętów i awansowany teraz do stopnia kontradmirała Cochrane wyjaśniał, że budowa jedynie dwóch wielkich lotniskowców może skomplikować cały program. Wypowiadając się na temat programów budowy innych okrętów twierdził, że były one wówczas dobrze zbilanso-

wane, a problemem była nie ilość stali na kadłuby lecz dostępność maszyn, a w szczególności produkcja przekładni redukcyjnych dużej mocy. Znacznie mniej kłopotów sprawiało także pozyskanie stali konstrukcyjnej specjalnego zastosowania, która nie była już potrzebna w tak olbrzymich ilościach jak na początku wojny. Budowa wielkich lotniskowców mogła nawet pomóc w zbilansowaniu potrzeb materiałowych, bowiem przy dużej ilości stali kadłubowej pojedynczy okręt potrzebował tylko czterech turbozespołów napędowych. W dniu 29 grudnia 1942 roku prezydent Roosevelt zaaprobował ostatecznie budowę dwóch pierwszych lotniskowców o wyporności standardowej 45 000 ton. Okręt, którego kadłub otrzymał numer 41 miała zbudować Newport News Shipbuilding, a jednostkę o kadłubie Nr 42 New York Navy Yard. Wiodącą w budowie typu miała być stocznia Newport News. Z budowy dwóch kolejnych okrętów nowego typu zrezygnowano w dniu 22 marca 1943 roku. Niemniej w dniu 26 maja 1943 roku Prezydent zaaprobował budowę trzeciego wielkiego lotniskowca, dla którego kadłuba przewidziano numer 43, przy czym miał on powstać w stoczni Newport News. Ponieważ nowe okręty miały być znacznie większe od poprzednich lotniskowców amerykańskich, przewidziano dla nich osobną sygnaturę — CVB. Sekretarz Floty zaaprobował ją w dniu 10 czerwca 1943 roku. Planowana wcześniej w ramach wielkiego programu 1945 budowa jeszcze jednej pary lotniskowców o numerach kadłubów 56 i 57 została anulowana w dniu 27 marca 1945 roku.

### Projektowanie okrętów

Zamiar budowy lotniskowców o wyporności 45 000 ton nie był podczas II wojny światowej dobrze odbierany we flocie amerykańskiej. Do 1945 roku bezpośrednią przyczyną zatonięcia żadnego z lotniskowców amerykańskich nie było bowiem bombardowanie pokładu lotniczego. Te lotniskowce, które zostały zatopione zatonięły w skutek uszkodzeń zadanych przez torpedy. Wystarczającym rozwiązaniem tych problemów było więc udoskonalenie obrony biernej kadłuba oraz rozdzielenie przedziałów maszynowni i kotłowni, tak jak uczyniono to na lotniskowcach typu *Essex*. Uważano poza tym, że niemożliwe jest efektywne wykorzystanie tak licznych grup samolotów jakie miały bazować na wielkich lotniskowcach. Ówczesne procedury amerykańskie zakładały, że standardowy lotniskowiec jest w stanie wyprowadzić sześć uderzeń samolotów pokładowych dziennie, przy założeniu ustawienia okrętu



na wiatr przez cztery godziny. Ponieważ rozwiązania konstrukcyjne ówczesnych lotniskowców uniemożliwiały jednocześnie startowanie i lądowanie maszyn, czynności te musiały być wykonywane naprzemiennie, zajmując mniej więcej po połowie przewidywanego czasu. Nieodpowiednie dla startów i lądowań kierunki wiatru, zmuszały okręty do manewrowania dla zajęcia właściwej pozycji, co utrudniało prowadzenie operacji lotniczych, których czas wydłużał się przez to do ośmiu godzin na dobę. Projektowane właśnie wielkie lotniskowce, z grupą lotniczą liczącą 144 samoloty, wymagałyby minimum sześciu godzin do wyprowadzenia uderzenia i przyjęcia swoich samolotów. W efekcie, w standardowym czasie, tak duży lotniskowiec nie byłby w stanie w pełni wykorzystać swej licznej grupy samolotów. Nie było to oczywiście możliwe do zaakceptowania. Rozwiązaniem problemu mogło być natomiast wykorzystanie długiego pokładu lotniczego do jednoczesnych startów i lądowań (skróciłoby to czas prowadzenia uderzeń do wymaganych czterech godzin), albo... budowa większej liczby mniejszych lotniskowców.

Podstawowym założeniem przyjętym podczas projektowania w latach 1941-42 lotniskowców typu *Midway* było zabezpieczenie ich zarówno przed ogniem artylerii większego kalibru (203 mm), jak też przed uderzeniami bomb w pokłady lotnicze. Projektowane przed 1940 rokiem typy lotniskowców, z powodu ograniczenia wyporności, mogły być zabezpieczone jedynie przed ogniem dział o kalibrze do 152 mm. Ze względu na liczną flotę japońskich ciężkich krążowników, konstrukcja nowych, wielkich lotniskowców miała umożliwiać im przetrwanie ataku, a odpowiednie uzbrojenie podjęcie przeciwdziałania. Kiedy w 1940 roku rozpoczynano prace nad projektem wielkich lotniskowców, amerykańska doktryna wykorzystania okrętów tej klasy zakładała, że będą one używane głównie w samodzielnych operacjach przeciwko japońskim liniom komunikacyjnym na Pacyfiku oraz nawodnym rajderom. W związku z tym, ich eskortę powinny stanowić potężne zespoły krążowników i niszczycieli. Założenie to było też głównym argumentem na rzecz projektowania szybkich pancerników typu *Iowa* oraz krążowników liniowych typu *Alaska*. W lipcu 1940 roku, w miesiąc po zatopieniu w Norwegii brytyjskiego lotniskowca *Glorious* przez niemieckie pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau*, propozycję uzbrajania lotniskowców następnych typów w działa kalibru 203 mm przedstawiło Komisji Głównej Biuro Lotnictwa. Takie uzbrojenie niemal całko-

wicie zabezpieczałoby nowe lotniskowce przed okrętami uzbrojonymi w artylerię równorzędnego kalibru. Było bowiem nieprawdopodobne, aby w przypadku starcia ciężkie krążowniki były w stanie zatopić ogniem artyleryjskim lotniskowiec o dużej wyporności, chociaż możliwe było poważne uszkodzenie jego pokładu lotniczego. Tego typu potyczki wydawały się wówczas nieuniknione. Stopień zaawansowania technologicznego ówczesnych stacji radarowych dozoru nawodnego nie dawał bowiem powodów do wiary w wykrywanie napastników z odległości pozwalającej na uniknięcie spotkania. Związanymi z tym problemami były także operacje ówczesnych lotniskowców podczas złej pogody oraz działania w warunkach nocnych — bez eskorty stawały się one wtedy praktycznie bezbronne, chociaż zagrożenie ze strony ciężkich krążowników także wówczas drastycznie spadało.

Projektowanie pokładów lotniczych ówczesnych lotniskowców sprowadzało się do takiego ustalenia ich długości, aby umożliwiała ona parkowanie i obsługę samolotów oraz pozostawiała jeszcze wystarczająco długą drogę do startu i lądowania. Grupy lotnicze podczas startu były parkowane na rufach okrętów. Dla rozbiegu ówczesnych, stosunkowo niewielkich maszyn marynarki wystarczało, aby długość pokładu startowego w części dziobowej jednostki była większa niż 400 stóp (tj. nieco ponad 122 m). Natomiast w czasie lądowania, maszyny musiały być grupowane w częściach dziobowych okrętów tak, aby wystarczająca długość pokładu lotniczego pozostawiała na rufie. Obydwa te ograniczenia wynikały z praktyki prowadzenia operacji lotniczych wyniesionej zarówno z okresu przedwojennego jak i początków wojny. Ich powodem była stosunkowo niewielka prędkość poruszania się ówczesnych podnośników lotniczych oraz ograniczony czas przebywania samolotów w powietrzu. Skutkiem tego, podstawą taktyki działania ówczesnych lotniskowców stało się uderzenie lotnicze wyprowadzane przez samoloty znajdujące się już na pokładach — konieczny był więc szybki start niemal całych grup lotniczych okrętów. Lądujące maszyny musiały być z kolei parkowane w częściach dziobowych jednostek. Szybkie opuszczanie samolotów do hangaru nie było bowiem możliwe, gdyż podnośniki były sytuowane w osiach symetrii pokładów. Idea projektowania ówczesnych lotniskowców amerykańskich w dalszym ciągu opierała się bowiem na wyposażaniu standardowo rozwiązanych kadłubów okrętów nawodnych w pokłady lotnicze. Dzięki temu łatwo można było przebudowywać na lot-

niskowce okręty innych klas lub statki handlowe, brak było jednak kompleksowych rozwiązań rozplanowania całego ich wnętrza zgodnie z potrzebami lotnictwa.

Do czasu sukcesów odniesionych przez niemieckie bombowce nurkujące w Norwegii oraz praktycznej prezentacji wartości opancerzonego pokładu lotniczego *Illustrious* podczas obrony tego okrętu na Morzu Śródziemnym, amerykańska doktryna budowy lotniskowców zakładała ograniczenie ciężarów konstrukcji, na rzecz wielkości grup lotniczych. Wynikała ona z poglądu, że praktycznie żaden pancerny pokład lotniczy nie jest w stanie zatrzymać każdej bomby. Uważano, że pokłady pancerne powinny znajdować się niżej, gdzie duże ich ciężary były łatwiejsze do zrównoważenia. W Marynarce Stanów Zjednoczonych dominował raczej pogląd, że uszkodzenia drewnianych pokładów lotniczych odniesione w wyniku bombardowania będą miały charakter miejscowy tak, że możliwe będzie prowadzenie operacji lotniczych z nieuszkodzonych części pokładów. W tym też celu już w projekcie lotniskowców typu *Yorktown* zastosowano aerofiniszery na dziobach tak, aby możliwe było lądowanie samolotów także w przypadku uszkodzenia rufowych części pokładów lotniczych okrętów. Idea ich opancerzenia powracała kilkakrotnie podczas projektowania jednostek typu *Essex*, kiedy to pancernizacja pokładów lotniczych uważano za alternatywę dla stosowanego do tej pory opancerzenia pokładów hangarowych. Dopiero jednak doświadczenia z bombowcami nurkującymi podczas wojny w Europie spowodowały, że w sierpniu 1940 roku Komisja Główna zaczęła rozpatrywać możliwość wzmocnienia zabezpieczenia pokładów lotniczych projektowanych wielkich lotniskowców.

Zupełnie inaczej traktowano opancerzenie pokładów lotniczych lotniskowców w Wielkiej Brytanii. W okresie przedwojennym do Stanów Zjednoczonych docierały jednak tylko pogłoski o konstrukcjach okrętów brytyjskich. Od kiedy jednak Amerykanie zrezygnowali z projektowania lotniskowców z opancerzonymi pokładami lotniczymi, wielu konstruktorów marynarki podejrzewało, że pogłoski te są nieprawdziwe. Komisja Główna narzekała w tym czasie na niedostateczną pracę wywiadu przemysłowego. W szczególności za niedostateczną precyzyjne uważano meldunki ataszatów amerykańskich. Wszystko zmieniło się w 1940 roku. Brytyjczycy stali się wówczas otwarci na wymianę informacji, a meldunki amerykańskich attache powstawały często na podstawie oficjalnych dokumentów brytyjskiej Admiralicji. Do



## II WOJNA ŚWIATOWA

połowy 1941 roku, kiedy to w Stanach Zjednoczonych rozpoczęto intensywne dyskusje dotyczące projektów wielkich lotniskowców, szczególnie rozwiązań konstrukcyjnych opancerzonych pokładów lotniczych okrętów brytyjskich były już dostępne dla zainteresowanych oficerów Marynarki Stanów Zjednoczonych, którzy mogli ponadto bezpośrednio obserwować operacje jednostek brytyjskich. Kluczowym wydarzeniem była wizyta w Wielkiej Brytanii kontradmirałów Cochrane'a i Millsa z Biura Okrętów pod koniec 1940 roku. Brytyjczycy umożliwili im obejrzenie nowych lotniskowców, w których konstrukcji zastosowano opancerzone pokłady lotnicze. Dalsze obserwacje Amerykanie mogli poczynić w 1941 roku, podczas remontu w Norfolk Navy Yard uszkodzonego *Illustrious*. Zgodnie z opinią kontradmirała Cochrane'a pożądanym było posiadanie przez nowe lotniskowce opancerzenia pokładu lotniczego i pokładu hangarowego, a także podzielenie samego hangaru ciężkimi grodziami poprzecznymi. Aby uniknąć poważnych zniszczeń jakich *Illustrious* doznał po przebicciu pokładu pancernego wskutek wybuchu bomb we wnętrzu hangaru, nie

należało natomiast stosować opancerzenia jego ścian.

Zagrożenie jednostek pływających wynikało ze stosowania przez nieprzyjaciela dwóch rodzajów bomb lotniczych. Bomby burzące, których konstrukcja powodowała ich wybuchy w chwili uderzenia, w normalnych warunkach nie stwarzały zagrożenia przebicia nawet lekkiego pancerza. Jeżeli jednak były zrzucone z bardzo dużej wysokości, mogły przebijać także grubo opancerzone pokłady. Opóźnienie zapalników bomb przeciwpancernych powodowało natomiast, że wybuchy one dopiero po przebicciu pokładu pancernego czyniąc spustoszenia i zasypując odłamkami pomieszczenia poniżej. Choć ich uderzenia nie powodowały powstawania dużych otworów w pokładach, to eksplozja na przykład w magazynach usytuowanych poniżej mogła zniszczyć okręt. Skuteczność zabezpieczenia przed wybuchem bomby przeciwpancernej zależała od opóźnienia na jakie był nastawiony jej zapalnik. Istniały zatem dwa zasadnicze sposoby obrony przed bombami tego rodzaju. Pierwszym było zastosowanie pancerza o takiej grubości, która uniemożliwiłaby jego przebicie.

Drugim było zastosowanie kilku kolejnych pokładów o stosunkowo niewielkich grubościach. Najwyższy z nich inicjował zapalnik tak, aby jeden z niższych pokładów mógł zneutralizować odłamki eksplodującej bomby. Jeżeli jednak zapalnik bomby posiadał wystarczająco długie opóźnienie, mogła ona przebić kilka pokładów zanim wybuchła. Seria pokładów o mniejszych grubościach nie była więc w stanie zatrzymać każdej bomby. Lepszy efekt mógł w takim wypadku dać pojedynczy pokład pancerny, którego grubość byłaby ich sumą. Wystarczająco ciężka bomba byłaby jednak w stanie przebić każdy pokład pancerny, nie napotykając przy tym dalej na żaden inny opór. W 1940 roku było już jasne, że przystosowanie samolotów do przenoszenia znacznie cięższych bomb jest o wiele łatwiejsze, niż zwiększanie grubości pokładów pancernych okrętów. Przy projektowaniu obrony biernej z pojedynczym pokładem pancernym należało założyć ciężar bomby, na który pokład ten powinien być odporny. Oznaczało to, że bomba przeciwpancerna o odpowiednio większym wagiomiarze mogła przebić każdy pojedynczy pokład pancerny, którym mógł być

Brytyjski lotniskowiec *Indomitable* w początkowym okresie swojej służby. Opancerzony pokład okrętów tego typu stanowił wzorzec dla amerykańskich konstruktorów przy opracowywaniu jednostek typu *Midway*.  
fot. zbiory Jarosław Malinowski







w szczególności pokład lotniczy lotniskowca. W przedstawionym przez komandora Spellmana z Biura Artylerii raporcie z prób przeprowadzonych na poligonie podano, że bomba o wagomiarze 227 kg zrzucona z odpowiedniej wysokości może całkowicie przebić pancerz o grubości 76 mm. Zrzucona z 1 220 m bomba tego samego wagomiaru przebiła płytę stalową o grubości 25 mm. Konkluzją raportu było stwierdzenie, że żaden pokład bez znacznego wzmocnienia pancerza nie jest w stanie zabezpieczyć okrętu przed bombami cięższymi niż najmniejsze, tj. około 45-cio kilogramowe. Nawet jednak gdyby było możliwe zaprojektowanie pokładu całkowicie odpornego na uderzenia bomb lotniczych, to na jego powierzchni pozostawałyby elementy zupełnie na nie nieodporne. Były nimi min. podnośniki samolotów, które na okrętach amerykańskich dla zmniejszenia ciężaru miały poszycie aluminiowe. Bomba, która trafiła w taki nieopancerzony podnośnik nie tylko wyłączyła go z akcji, ale mogła swobodnie dotrzeć i eksplodować poniżej — w magazynie lub maszynowni. Osłabienie konstrukcji pokładu pancernego stanowiły także katapulty oraz otwory przeznaczone do mocowania aerofiniszarów, a także innych elementów wyposażenia okrętowego.

Zwiększenie grubości pancerza pokładu lotniczego, skutkowało wzrostem wielkości wysoko usytuowanych ciężarów i oprócz zagrożenia dla stateczności lotniskowca pociągało za sobą konieczność rezygnacji z dodatkowego opancerzenia innych, żywotnie ważnych przedziałów okrętu. Bomby nie tylko mogły bowiem trafić w pokłady, ale także w inne elementy kadłuba, a co było szczególnie ważne w przypadku lotniskowców, w ściany hangarów. Ówczesne amerykańskie tendencje w budowie okrętów tej klasy zakładały projektowanie hangarów jako konstrukcji nie tylko nieopancerzonych, a wręcz otwartych. Wynikało to z chęci maksymalnego skrócenia czasu wyprawiania pokładowych uderzeń lotniczych, co wymagało grzania w hangarach silników samolotów przed ich podniesieniem na pokład. Otwarte konstrukcje hangarów miały jeszcze jedną, niezwykle istotną zaletę. W wypadku eksplozji w ich wnętrzach dawały możliwość swobodnego ujęcia gazów będących efektem wybuchu. Zalety tej, co było oczywiste, nie posiadały hangary o ścianach opancerzonych. Uwidoczniło się to w przypadkach eksplozji, które podczas II wojny światowej miały miejsce w hangarach lotniskowców brytyjskich i japońskich — skutkami tych wybuchów było zrywanie pokładów i podnośników samolotów.

Przyczynkiem do rozpoczęcia projektowania pierwszych wielkich lotniskowców amerykańskich był datowany na 15 czerwca 1939 roku list admirała E. C. Kalbfusa, dowódcy Bojowych Sił floty. Sugerował on konieczność budowy dobrze opancerzonych lotniskowców, zarówno małych jak i wielkich zdolnych przetrwać powtarzające się uderzenia bombowe, ataki okrętów podwodnych oraz ogień artylerii kalibru do 203 mm. Admirał uważał, że powinny to być jednostki porównywalne co do wielkości z projektowanymi właśnie pancernikami typu *Iowa*. Pod koniec tego samego roku Komisja Główna poleciła Biuru Budów i Remontów rozpoczęcie studiów nad projektem wielkich lotniskowców. Podstawą ich konstrukcji miał być powiększony projekt CV-9E — lotniskowców typu *Essex*. Oprócz zwiększenia wyporności dokonano w nim przeniesienia pancerza poziomego z pokładu hangarowego na lotniczy, dodając przy tym dodatkowe 1 200 ton opancerzenia. Biuro Lotnictwa obstawało jednak w dalszym ciągu przy projektowaniu jednostek z otwartymi hangarami. Nie było więc możliwe stworzenie takiej konstrukcji, która zabezpieczałaby lotniskowce przed wpadaniem przez otwarte ściany hangaru bomb i przenikaniem ich do wewnętrznych przedziałów okrętu. Takie rozmieszczenie znacznych ciężarów powodowało także wzrost naprężeń wewnętrznych powstających w wyniku kołysań na fali lub wywołanych bocznym wiatrem. Dodatkowo, dla zmniejszenia przechyłów przy wykonywaniu zwrotów, musiałoby ono zostać skompensowane zwiększeniem szerokości kadłuba. Z tych wszystkich powodów koncepcja opancerzenia pokładu lotniczego nowych okrętów została odrzucona przez Komisję Główną w dniu 7 lutego 1940 roku. Nie był to jednak koniec sporów.

W dniu 7 lipca Biuro Lotnictwa po raz kolejny podniosło problem zwiększenia kalibru artylerii nowych okrętów. Zasugerowało ono, że każdy nowy lotniskowiec powinien być uzbrojony w działa kalibru 203 mm, akceptując w ten sposób budowę większych jednostek. Rzecznikiem artylerii takiego kalibru był komandor Marc Mitscher, który w końcowym okresie wojny zasłynął jako dowódca zespołów szybkich lotniskowców. Uważał on wówczas, że lotniskowce bardziej potrzebują dział przeciwokrętowych niż przeciwlotniczych. Jako najlepszą obronę przeciwko samolotom nieprzyjaciela widział on bowiem własne maszyny lotniskowców oraz chwalone przez Brytyjczyków radarowe stacje dozoru powietrznego. Propozycja Biura Lotnictwa wywołała z kolei mieszane opinie w szefostwie Operacji Floty. Jako alternatywę za-

proponowano nowe działa uniwersalne kalibru 152 mm typu 6/47, zwracając uwagę na to, że starcia z okrętami nawodnymi będą przypuszczalnie odbywały się na niezbyt wielkich odległościach.

Wprowadzenie wzmocnionej artylerii powodujące wzrost ciężaru uzbrojenia okrętu, pociągało zwiększenie wyporności kadłuba oraz wymagało zastosowania siłowni o większej mocy. W 1940 roku, ze względu na ograniczone zdolności produkcyjne amerykańskiego przemysłu, wybór okrętowych układów napędowych dla nowoprojektowanych jednostek bojowych Marynarki Stanów Zjednoczonych był ograniczony. Do dyspozycji były siłownie o mocy: 150 000 KM lotniskowców *Essex* i krążowników liniowych *Alaska* oraz 172 000 KM przeznaczone dla okrętów liniowych typu *Montana* i 212 000 KM szybkich pancerników *Iowa*. Alternatywą zwiększenia mocy maszyn było zmniejszenie prędkości okrętu. Zgodnie z procedurami stosowanymi wówczas w U.S. Navy lotniskowiec powinien płynąć na wiatr przez 30 minut podczas startu i około godziny w czasie lądowania własnych formacji powietrznych. Zdolność do tak określonego w czasie utrzymywania dużej prędkości wiązała się więc ściśle z wielkościami grup lotniczych. Dlatego też nie był możliwy do zaakceptowania projekt siłowni, której moc powodowałaby, że okręt rozwijałby prędkość znacznie niższą niż 33 węzły. Dla zakładanej prędkości wielkich lotniskowców, którą określono na 32 węzły, siłownia o mocy 150 000 KM powinna być więc raczej zastąpiona maszynownią o mocy 172 000 KM.

Będący dowódcą sił lotniczych floty kontradmirał William H. Halsey zwrócił w dniu 1 sierpnia 1940 roku uwagę Szefa Operacji Marynarki na brytyjskie poglądy dotyczące konstrukcji lotniskowców, w szczególności zaś na to, że pokład lotniczy nowych okrętów, który był opancerzony w części wystarczającej do lądowania, stanowił integralną część ich kadłuba. Przeciwną opinię z kolei wyraził głównodowodzący floty admirał J. O. Richardson, który był przeciwnikiem stosowania opancerzonych pokładów lotniczych uważając je za bardzo trudne do remontowania. Zauważał on, że podczas kampanii w Norwegii nie został trafiony bombą żaden lotniskowiec, a całkowity współczynnik trafień bombowych wszystkich okrętów wynosił zaledwie 0,7%. Z drugiej zaś strony opancerzony pokład lotniczy pozwalał na operowanie z niego samolotów o większym ciężarze. W tym czasie Biuro Okrętów narzuciło ograniczenie ciężaru maszyn do 5 900 kg, który to limit przekraczały nie tylko samoloty torpedowo-bombowe (o prze-



## II WOJNA ŚWIATOWA

szo 900 kg), ale także nowe konstrukcje jednosilnikowych myśliwców. Zwolennikiem wzmocnienia pokładów umożliwiającym działanie cięższych samolotów oraz wymuszonego przez zwiększenie pancerza poprawienia stateczności, co z kolei pozwalało na działanie cięższych grup lotniczych, był też komandor Marc Mitscher.

W dniu 2 sierpnia 1940 roku Komisja Główna ogłosiła założenia projektowe dla nowego typu lotniskowca. Zwróciła przy tym szczególną uwagę aby grubość pokładu lotniczego wynosiła przynajmniej 38 mm, co miało czynić go odpornym na uderzenia odłamków oraz niewielkich bomb. Artylerię nowych okrętów miały stanowić alternatywnie działa 203 mm, przeciwokrętowe lub uniwersalne armaty 152 mm, albo kombinacja dział uniwersalnych kalibrów 152 mm i 127 mm. Nad nowymi konstrukcjami takich dział pracowało właśnie Biuro Artylerii. O ile jednak projektowanie uniwersalnych armat kalibru 152 mm typu 6/47 było ciągle jeszcze w stadium wstępnym, to znacznie bardziej zaawansowane było konstruowanie dział 127 mm typu 5/54. Miały być one w założeniu przeznaczone dla pancerników typu *Montana*. Większa prędkość wylotowa pocisków czyniła z nich lepsze działa przeciwokrętowe niż stosowane dotychczas armaty uniwersalne typu 5/38. Ceną za to udoskonalenie było z kolei pogorszenie charakterystyki strzelania przeciwlotniczego, które wynikało z mniejszej szybkostrzelności powodowanej większym ciężarem pocisku i ładunku prochowego. Była to jednak wada możliwa do zaakceptowania.

W dniu 6 sierpnia 1940 roku Komisja Główna przystąpiła do analizy kosztów trzech różnych projektów będących rozwinięciem konstrukcji lotniskowców typu *Essex*. W każdym z nich zwiększono jednak grubość opancerzenia pokładów okrętu. I tak: grubość czwartego pokładu (ochronnego) zwiększono z 38 mm do 51 mm; a pokładu hangaru z 64 mm do 89 mm. Pokład lotniczy otrzymał pancerz o grubości 25 mm. Wybór tak niewielkiego opancerzenia był podyktowany chęcią ograniczenia uszkodzeń w przypadku wybuchu bomby powyżej lub poniżej pokładu lotniczego oraz założeniem, że będzie on inicjował zapalniki bomb wymuszając ich eksplozję przed dotarciem do żywotnie ważnych przestrzeni okrętów. Podstawowe charakterystyki tych trzech wariantów przedstawiały się następująco:

- CVA-A: wyporność 44 500 ton; długość na linii wodnej 274,32 m; uzbrojenie 9 dział 203 mm; zabezpieczenie przed pociskami 203 mm; 112 samolotów; moc maszyn 172 000 KM; prędkość 33 w — wa-

riantu tego nigdy nie opracowano szczegółowo;

- CVA-B: wyporność 38 500 ton; długość na linii wodnej 274,32 m; uzbrojenie 16 dział uniwersalnych 152 mm (4 x II; 8 x I); zabezpieczenie przed pociskami 152 mm; 91 samolotów; moc maszyn 150 000 KM; prędkość 32,5 w — wariant został przedstawiony w dniu 16 grudnia 1940 roku;

- CVA-C: wyporność 33 400 ton; długość na linii wodnej 268,22 m; uzbrojenie 12 dział uniwersalnych 127 mm; zabezpieczenie przed pociskami 152 mm; 83 samoloty; moc maszyn 150 000 KM; prędkość 33 w — wariant został przedstawiony w dniu 11 października 1940 roku;

Priorytet tych projektów był następujący: C, A, B, — jak podano to już wcześniej program projektowania dział 152 mm typu 6/47 znacznie się bowiem opóźniał. W międzyczasie problem wyposażenia okrętów w opancerzony pokład lotniczy po raz kolejny podniósł komandor McCain — dyrektor Planowania Wojennego. Oczekiwał on, że do studium budowy wielkich lotniskowców zostanie włączony wariant jednostki z pancernym pokładem lotniczym na wzór brytyjski. W dniu 18 listopada Komisja Główna ponownie potwierdziła jednak swoje stanowisko argumentując, że lotniskowce typu *Essex*, chociaż nie posiadały pancernego pokładu lotniczego, są uważane za najlepsze okręty tej klasy. Dalsze prace kontynuowano więc nad wariantem CV-A, który był pierwszym z serii projektów okrętów o bardzo dużej grupie lotniczej. Stanowiło ją 112 samolotów: z czego 36 myśliwskich, 38 bombowych i 38 bombowo-torpedowych. Kadłub lotniskowca w tym wariantcie, był przypuszczalnie podstawą późniejszego projektu CV-E.

Trwająca przez sześć kolejnych miesięcy ścisła współpraca brytyjsko-amerykańska zaowocowała w dniu 12 czerwca 1941 roku raportem kapitana S. Tellera. Był on obserwatorem na pokładzie lotniskowca *Formidable*, bliźniaczej jednostki *Illustrious*, podczas jego działań na Morzu Śródziemnym. W konkluzji raportu Teller stwierdzał, że obrona bierna lotniskowców brytyjskich skutkuje zmniejszeniem niemal o 50 % liczby zaokrętowanych na nich samolotów. Opancerzenie lotniskowca zmniejsza więc znacznie jego siłę uderzeniową. Konieczne są więc dodatkowe maszyny, w szczególności myśliwce, które będą w stanie zapewnić osłonę lotniczą. Według Tellera miało to sens jedynie wtedy, kiedy lotniskowce wyposażone w silną osłonę bierną działały na akwenach zamkniętych, gdzie mogą być wspierane przez samoloty bazujące na lądzie. Dla lotniskowców działających w normalnych wa-

runkach operacyjnych ważniejsza niż opancerzenie była potężna grupa lotnicza. W rezultacie nieformalnej prośby Komisji Główniej przedstawionej 30 czerwca 1941 roku, Biuro Okrętów rozpoczęło projektowanie lotniskowca o wyporności w przybliżeniu równej jednostkom typu *Essex*. Kosztem długości, prędkości i wielkości grupy lotniczej zastosowano opancerzeniu pokładu lotniczego oraz grodzie ochronne. Oznaczony jako wariant CVA-D okręt miał mieć wyporność 28 000 ton; długość na linii wodnej 240,18 m; uzbrojenie w postaci 12 dział uniwersalnych 127 mm; 64 samoloty; moc maszyn 150 000 KM i prędkość 31,5 w. Hangar jednostki miał być podzielony grodziami pancernymi na trzy części tak, aby ograniczyć uszkodzenia spowodowane wybuchami bomb. Biuro Okrętów uważało bowiem, że nie można zaprojektować pokładu o takiej grubości, który byłby w stanie oprzeć się wszystkim bombom. Brytyjskie doświadczenia z *Illustrious* pokazały, że jego opancerzony pokład lotniczy był przebijany przez bomby przeciwpancerne ważące więcej niż 450 kg.

Projektowanie wariantu CV-D uświadomiło konstruktorom, że kadłub lotniskowców typu *Essex* jest zbyt mały, aby pomieścić odpowiednie zabezpieczenie pokładu lotniczego i hangaru. Zaledwie 38-mio milimetry pancerz pokładu lotniczego kosztował ponad 900 ton wyporności, zmniejszenie długości okrętu z 249,96 m do 240,18 m (co skutkowało spadkiem prędkości o 1,5 w) oraz zmniejszeniem grupy lotniczej o 19 samolotów. W ramach projektu wstępnego zasugerowano jako alternatywę lotniskowiec o wyporności około 45 000 ton, ze 110 lub nawet 130 samolotami i opancerzeniem grubości 89 mm na pokładzie lotniczym, 51 mm na hangarowym i 51 mm nad żywotnie ważnymi przedziałami oraz zabezpieczeniem przed ogniem artyleryjskim pocisków kalibru 203 mm. Oznaczony jako CV-E wariant był podobny do pierwszego projektu CV-A. Różnicę pomiędzy nimi stanowiły: dodatkowy pancerz pokładu lotniczego, oraz 89-cio milimetry pancerz pokładu hangaru, co kosztowało w sumie ponad 1 000 ton wyporności okrętu.

Obydwa te warianty były odmiennie oceniane przez różne gremia. Biuro Okrętów opowiadało się za wariantem CV-E stwierdzając, że dla przebicia jego pokładu lotniczego bomby podobnych wagomiarów muszą być zrzucone z ponad dwukrotnie większych wysokości. W takim wypadku, oprócz redukcji liczby, koniecznych do przebicia pokładu bomb jakie mogły przetranszować samoloty nieprzyjaciela, dodatkową zaletą była mniejsza celność ich zrzucania.



*Franklin (CV-13) typu Essex wojennej już budowy. Okręt w kamuflażu Measure 32/6A, Atlantyk, luty 1944 roku.*

fot. zbiory Arthur D. Baker III

Za maksymalną grubość pokładu lotniczego Biuro Okrętów uważało 89 mm. W związku ze stosowaniem na amerykańskich lotniskowcach otwartych hangarów większa jego grubość mogła prowadzić do kłopotów ze statecznością. Dlatego też uważano, że opancerzonym powinien być raczej pokład hangaru. Dla Biura Lotnictwa bardziej atrakcyjny był natomiast wariant VC-D. Na trzech lotniskowcach o wypornościach po 45 000 ton można było bowiem zaokrętować maksymalnie 390 samolotów, a na odpowiadającym im tonażowo pięciu CV-D 415 maszyn, przy założeniu identycznej ich liczby jak na lotniskowcach typu *Essex*. Mniej zainteresowane tym projektem było z kolei Biuro Artylerii. Mniejsza prędkość powodowała bowiem większe prawdopodobieństwo starcia z krążownikami nieprzyjaciela, a pokład lotniczy o grubości 38 mm nie był w stanie zatrzymać bomb o wagomiarach 227 kg zrzuconych z wysokości przekraczającej 1 800 m. Połączenie pokładu lotniczego o grubości 38 mm i pokładu głównego o grubości 64 mm nie dawało wystarczającego zabezpieczenia, a zwiększało ciężar i upośledzało stateczność okrętu. Ponieważ nie można było zaprojektować pokładu lotniczego o grubości uniemożliwiającej jego przebicie przez każdą z bomb Biuro

Okrętów oczekiwało, że lotniskowce otrzymają pancerz umożliwiający inicjację zapalników bomb przeciwpancernych. Do tego celu wystarczyły blachy o grubości zaledwie 13 mm.

W dniu 24 września Komisja Główna odrzuciła wariant CV-D jako mający zbyt niezadowalające charakterystyki, zwłaszcza jeżeli chodzi o wielkość grupy lotniczej okrętu. Z kolei Szefostwo Planowania Wojennego uważało, że lotniskowce powstałe według projektu CV-E będą zbyt nieporęczne w działaniu, gdyż trudności może sprawiać operowanie z ich pokładów grup lotniczych liczących po 120 samolotów. W tej sytuacji Komisja Główna powróciła do projektu CV-C i traktując go jako podstawę zażądała przedstawienia rozwiązań następujących wariantów:

- CVA-F: wyporność 35 900 ton; długość na linii wodnej 274,32 m; uzbrojenie 12 dział 127 mm; pokłady opancerzone: lotniczy 25 mm, hangaru 89 mm, pancerny 45 mm; 110 samolotów; moc maszyn 150 000 KM; prędkość 32,5 w;

- CVA-G: wyporność 39 500 ton; długość na linii wodnej 274,32 m; uzbrojenie 12 dział 127 mm; pokłady opancerzone: lotniczy 89 mm, hangaru 51 mm, pancerny 45 mm; 110 samolotów; moc maszyn 150 000 KM; prędkość 32 w;

- CVA-H: wyporność 37 400 ton; długość na linii wodnej 274,32 m; uzbrojenie 12 dział 127 mm; pokłady opancerzone: hangaru 51 mm oraz lotniczy 89 mm i pancerny 45 mm — na śródokręciu; w częściach dziobowej i rufowej nieopancerzony pokład lotniczy i pancerny 133 mm; 110 samolotów; moc maszyn 150 000 KM; prędkość 32,5 w;

Wszystkie te trzy warianty Biuro Okrętów przedstawiło w dniu 24 listopada. Ostatnim z serii projektów był wariant CV-I, w którym zrezygnowano zupełnie z pancerza burtowego i wewnętrznego pokładu pancernego na rzecz opancerzenia pokładu lotniczego o grubości 127 mm i pokładu hangarowego o grubości 51 mm. Mimo wzrostu wyporności okrętu w tym wariantcie do 40 000 ton, ze względu na mniejsze rozmiary hangaru, liczebność jego grupy lotniczej spadła do 60 samolotów, co było niemożliwe do zaakceptowania. Zakończywszy na tym wariantcie serię projektów Biuro Okrętów przedstawiło opinię, że najlepiej spełniającym założenia spośród wszystkich wykonanych projektów jest wariant CV-E. W dniu 27 grudnia 1941 roku szef Biura zakomunikował, że jego konstruktorzy nie będą wykonywali dalszych projektów do czasu aż Komisja Główna w oparciu o już przedstawione



## II WOJNA ŚWIATOWA

rozwiązania określi w przybliżeniu wielkość i podstawowe założenia konstrukcji nowego typu lotniskowców. Do wariantu CV-E powróciło także w tym czasie Biuro Lotnictwa, które w dniu 18 lutego zarekomendowało jego przyjęcie. Mający grubość 89 mm pokład lotniczy pozwalał bowiem na starty samolotów o ciężarze niemal 12 000 kg oraz lądowania maszyn o wadze do 10 000 kg. W tej sytuacji Komisji Głównej nie pozostało nic innego niż wyrażenie swojej aprobaty i w dniu 14 marca 1942 roku charakterystyki wariantu CV-E zostały przesłane Sekretarzowi Floty.

Zaprobowany przez Sekretarza Floty tydzień później projekt podstawowy, zakładał budowę lotniskowca o wyporności standardowej 45 000 ton, długości 274,32 m; szerokości 33,83 m i zanurzeniu 9,91 m. Jego grupę lotniczą miało stanowić 120 samolotów (36 myśliwskich, 38 bombowych i 36 torpedowo-bombowych) lub jako ich ekwiwalent 83 cięższe maszyny, których projektowanie właśnie trwało. Artylerię główną okrętu miało stanowić 16 dział uniwersalnych kalibru 127 mm, zarówno typów 5/38, jak i 5/54. Wykonane szczegółowe analizy pokazały, że zasięg lotniskowca założony na 20 000 mil morskich przy prędkości 15 węzłów wymagał zapasu paliwa, który powodował zwiększenie wyporności o 2 500 ton. Przewidziane więc w projekcie pierwotnym maszyny o mocy 172 000 KM okazały się niewystarczające dla osiągnięcia zakładanej prędkości. Dlatego też postanowiono wykorzystać standardowe maszyny o mocy 212 000 KM na wałach, takie jak zastosowano na szybkich pancernikach typu *Iowa*. W wyposażenie okrętów w takie maszyny wymagało zwiększenia szerokości ich kadłubów do 34,44 m, co uważano za dopuszczalne ze względu na planowaną wówczas przebudowę śluz Kanału Panamskiego (w rzeczywistości nigdy jej nie rozpoczęto). Lotniskowce typu *Midway* były pierwszymi okrętami amerykańskimi, które nie były w stanie pokonywać Kanału Panamskiego. Zdecydowano przy tym o zachowaniu przewidywanego uprzednio podziału siłowni, w taki sposób jaki projektowano dla okrętów liniowych typu *Montana*.

Istotny wpływ na proces projektowania lotniskowców miał list jaki w dniu 1 lipca wystosował Dowódca Lotniskowców Floty Atlantyckiej. W piśmie tym zwrócił uwagę na konieczność zmniejszenia rozmiarów wysepki nadbudówek pokładowych stwierdzając, że niezrównoważenie jej ciężaru było przyczyną uszkodzeń torpedowych lotniskowca *Saratoga*. Wysokość nadbudówki nowych okrętów była zdeterminowana sposobem usytuowania wież dział

127 mm przed i za wysepką. Ustawienie wież jedna nad drugą wymagało wysokiego usytuowania sterówki oraz pomostu bojowego, dla zapewnienia należytego pola widzenia do przodu. W związku z tym wieże artylerii uniwersalnej powinny zostać umieszczone na burtach, w miarę możliwości z własnymi dalocelownikami. Odmienne były natomiast oczekiwania różnych rodzajów sił zbrojnych. Marynarka oczekiwała nadbudówki o dużej objętości, zdolnej pomieścić centrale dowodzenia i kontroli lotów oraz stanowisko naprowadzania myśliwców. Biuro Lotnictwa spodziewało się natomiast, że wysepka będzie miała niewielkie rozmiary, takie jak nadbudówki lotniskowców eskortowych czy lekkich. Wiceszef Operacji Floty polecił z kolei aby centrale dowodzenia i kontroli lotów zostały usytuowane na galerii poniżej pokładu lotniczego. Tam też rozplanowano poczwórne stanowiska działek przeciwlotniczych 40 mm Bofors. Prawoburtowe dalocelowniki artylerii uniwersalnej zostały usytuowane na pokładzie lotniczym przed i za wysepką. Na samej nadbudówce miało być natomiast ustawione jedno poczwórne stanowisko działek 40 mm. W pierwotnej wersji szerokość nadbudówki określono na 4,88 m, przy czym wychodziła ona na 1,52 m poza prawą krawędź pokładu lotniczego. Dalsze prace projektowe doprowadziły do zmniejszenia jej szerokości do 3,51 m tak, że nie zachodziła już nad pokład lotniczy.

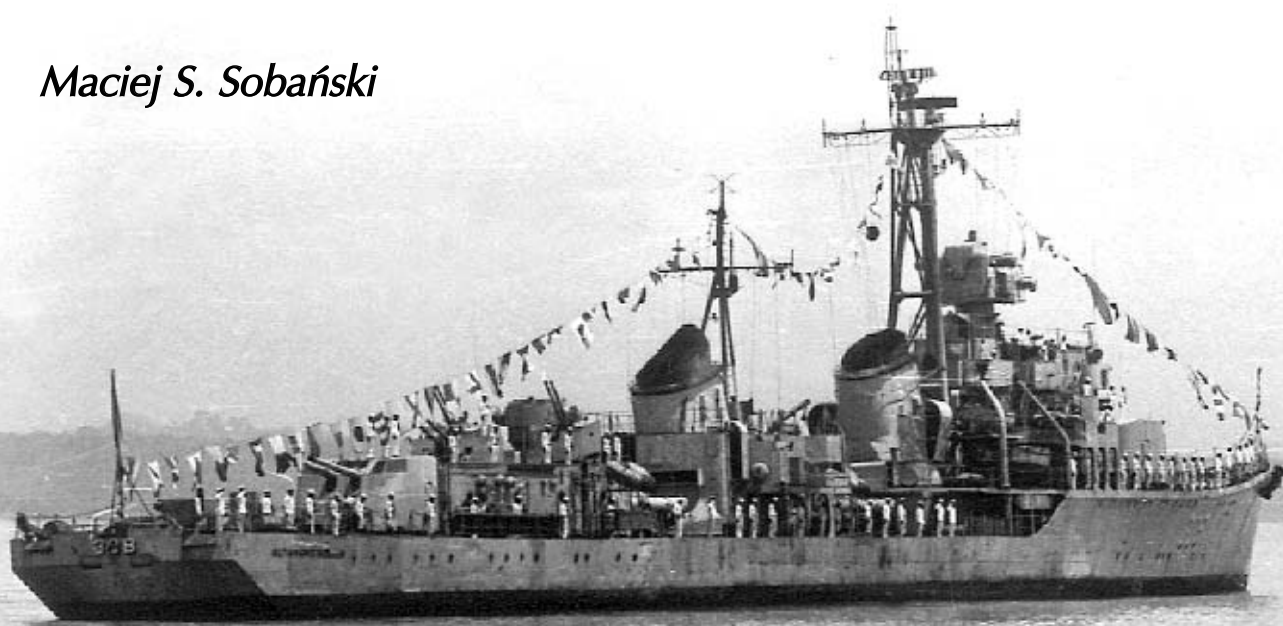
W połowie września 1942 roku Biuro Okrętów przedstawiło ciągle jeszcze jednak niekompletny projekt kontraktowy lotniskowców. Zgodnie z tą wersją projektu ich uzbrojenie miało stanowić osiemnaście dział uniwersalnych 127 mm (typu 5/38 lub 5/54), w tym cztery usytuowane w dwóch podwójnych wieżach z przodu nadbudówki oraz dwa poczwórne i dwanaście podwójnych stanowisk działek przeciwlotniczych 40 mm. Artylerię uniwersalną rozmieszczono podobnie jak na lotniskowcach typu *Essex* z tym, że w porównaniu z nimi liczbę dział na prawoburtowej galerii zwiększono o cztery. Spowodowało to zmniejszenie dostępnej powierzchni pokładu lotniczego, bowiem ze względu na chęć zachowania pola ostrzału do przodu okrętu, pozostawiono jednocześnie usytuowane na nim działa. Ostateczne rozmieszczenie artylerii uniwersalnej przedstawiono w styczniu 1943 roku. Wszystkie osiemnaście pojedynczych dział kalibru 127 mm typu 5/54 zostało usytuowanych na galerii na wysokości pokładu głównego (hangarowego), przy czym pole ostrzału żadnego z nich nie pokrywało pokładu lotniczego. Głównym powodem dla którego

zdecydowano o wykorzystaniu pojedynczych wież działowych było opóźnienie w projektowaniu wież podwójnych, związane z anulowaniem budowy pancerników typu *Montana*. Jako urządzenia kierowania ogniem artylerii uniwersalnej przewidziano cztery dalocelowniki typu Mk 37. Dwa z nich, które zostały usytuowane na nadbudówce obsługiwały działa prawoburtowe, a dwa umieszczone na lewoburtowej galerii (jeden na śródkreściu i jeden na rufie) kierowały ogniem dział lewej burty. Artylerię przeciwlotniczą w projekcie przedstawionym 20 stycznia i zaaprobowanym miesiąc później przez Wiceszefa Operacji Floty, stanowiło piętnaście poczwórnych stanowisk działek 40 mm Bofors'a. Dwa z nich usytuowano na dziobie i dwa na rufie okrętu, jedno ustawiono na pokładzie lotniczym przed nadbudówką, a pozostałe na galeriach pokładu hangarowego: cztery na prawoburtowej (jedno w części dziobowej i trzy w rufowej) oraz sześć na lewoburtowej.

Podczas projektowania artylerii pojawił się kolejny problem. Dla skompensowania ciężaru nadbudówki zaprojektowano nawis pokładu lotniczego na lewej burcie. W związku jednak z koniecznością zainstalowania wzmocnionej artylerii przeciwlotniczej na lewoburtowej galerii nawis ten musiał zostać zlikwidowany. W maju 1943 roku Biuro Okrętów zaproponowało więc dla zrównoważenia nadbudówki zmniejszenie grubości prawoburtowego pasa pancernego ze 193 mm do 178 mm. Propozycja ta została zatwierdzona w dniu 16 czerwca 1943 roku. W ten sposób lotniskowce otrzymały na prawej burcie pas pancerny o grubości zmniejszającej się ze 178 mm do 76 mm oraz o stałej grubości 193 mm na burcie lewej. Ostatnią z ważniejszych zmian w projekcie była zatwierdzona w dniu 22 lipca 1943 roku rezygnacja ze zwyczajowego montażu aerofiniszów w dziobowej części pokładu lotniczego. Związane to było z możliwością osiągnięcia przez nowe lotniskowce większej prędkości podczas pływania wstecz — zamiast wymaganych wstępnie 17,5 w przewidywano bowiem 20 w. Przy dokonanych latem 1944 roku uzupełnieniu projektu dodano sześć kolejnych, poczwórnych stanowisk przeciwlotniczych działek 40 mm — jedno na prawej i pięć na lewej burcie. W tym samym czasie zamierzano zrezygnować z montażu planowanego na śródkreściu na lewej burcie dalocelownika artylerii uniwersalnej, pozostawiając dalocelownik rufowy mimo iż wymagało to „obciążenia” rogu pokładu lotniczego.

(ciąg dalszy nastąpi)





# Nieznany konflikt, Borneo 1962-1966 cz. I

Indonezyjski niszczyciel *Sultan Iskandermuda* (308) typu *Skoryj* (proj. 30bis), 1967 rok.

fot. zbiory Arthur D. Baker III

Zakończenie II wojny światowej w początkach września 1945 roku, nie oznaczało jeszcze wcale końca zbrojnych konfliktów, co więcej zapoczątkowany wówczas proces rozpadu starego systemu kolonialnego stał się zaczątkiem licznych, acz z reguły mało powszechnie znanych wojen, eufemistycznie zwanych „kolonialnymi”. Określenie to nie jest do końca prawdziwe, bowiem oprócz niewątpliwych działań „metropolii” w obronie swego stanu posiadania, czego koronnym dowodem były działania Francuzów w Indochinach, a następnie Algierii, istniała również druga kategoria wojen, powiedzmy „postkolonialnych”, będących wynikiem skutecznego podziału kolonii przez dawnych suwerenów. Za przykład mogą służyć tu kolejne wojny Indii z Pakistanem. Oczywiście wojen takich, prowadzonych na większą lub mniejszą skalę, było w okresie powojennym bardzo wiele, lecz do szerszych kręgów społeczeństwa świata dotarły informacje tylko o niektórych z nich. Działania wojenne prowadzone były zarówno na lądzie jak i morzu.

Jednym z takich zupełnie szerzej nieznanymi konfliktów, w którym istotną rolę odegrały siły morskie, były starcia między Indonezją a nowoutworzoną wówczas Federacją Malezji, jakie rozegrały się na Borneo, w Brunei i Sarawaku w latach 1962-1966. Właśnie niektóre wydarzenia z tego szerzej nieznanego konfliktu stanowią przedmiot poniższego artykułu, pomyślanego jako swego rodzaju suplement do wydanej w roku 2001 przez Krzysztofa Kubiaka interesującej pracy zatytułowanej „Morskie działania specjalne po roku 1945”.

Kolonia Holandii nosząca nazwę Holenderskich Indii Wschodnich, a obejmująca praktycznie większość wysp Archipelagu Sundajskiego, zostały opanowane wiosną 1942 przez siły zbrojne Japonii, które uczyniły sobie z tego obszaru bazę surowcową dostarczającą metale kolorowe, ropę naftową, żywność oraz kauczuk. W dniu 15 sierpnia 1945 roku, na dwa tygodnie przed ostateczną kapitulacją Japonii, przywódcy lokalnych sił politycznych dr Ahmed Sukarno oraz dr Mohammed Hatta, ogłosili powstanie niepodległej Republiki Indonezji, niezależnej od Holandii. Funkcję prezydenta

nowego państwa objął Sukarno. Siły alianckie, których większość stanowiły oddziały brytyjskie, indyjskie oraz australijskie, przyjeły we wrześniu 1945 kapitulację cesarskiej armii japońskiej, obsadziły terytorium Archipelagu by następnie przekazać władzę nad nim w ręce Holendrów, co zapoczątkowało tzw. „indonezyjską wojnę wyzwoleńczą” trwającą z przerwami do roku 1949. Konflikt ostatecznie zakończyła w roku 1949 Konferencja Haska, na mocy postanowień której Holandia uznała pełną suwerenność Indonezji i przekazała jej zwierzchność na terytorium, wycofując równocze-

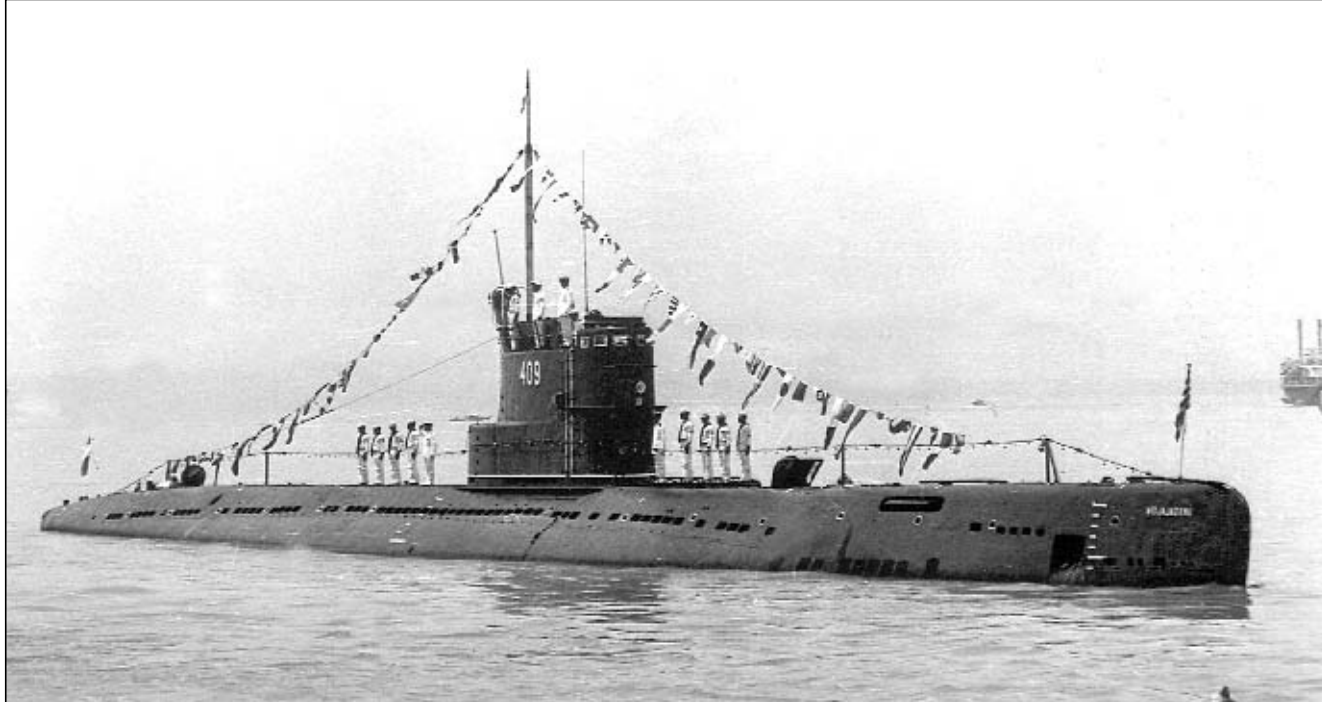
śnie swą administrację i siły zbrojne. Minęło jednak jeszcze kilka kolejnych lat nim zdołano doprowadzić do częściowej chociażby unifikacji różnorodnych zarówno pod względem etnicznym, wyznaniowym jak i gospodarczym regionów Indonezji w jeden organizm państwowy. Nowe państwo, w którym silne pozostawały nadal tendencje separatystyczne, czego widomym przykładem było powstanie na Sumatrze w roku 1958, zmuszone zostało do utworzenia sprawnych sił zbrojnych, w których bardzo istotną rolę z uwagi na wyspiarskie położenie odgrywała marynarka wojenna.

W początkowym okresie flotę tworzone w oparciu o jednostki pozostawione bądź przekazane przez odchodzących Holendrów, wśród których znalazł się niszczyciel *Gadjah Mada*, bryt. typu *N*, pełniący przez 10 lat funkcję okrętu flagowego, korwety *Radjawali*, *Banteng*, *Pati Unus* oraz *Hang Tuah* (aust. typu *Bangor*), eskortowce *Dewakembar* i *Kartika*, 6 trałowców, 5 ścigaczy op typu *PC*, 12 kutrów patrolowych, 25 patrolowców portowych oraz 5 jednostek desantowych typu *LCI*<sup>1</sup>.

W latach pięćdziesiątych, począwszy od 1954, pojawiły się pierwsze nowe okręty, budowane już na indonezyjskie zamówienia w ramach programu rozbudowy floty. Były to 4 włoskie fregaty typów *Surapati* i *Pattimura*, pochodzące z niemieckich stocznii 10 trałowców typu *R* oraz 8 kutrów torpedowych typu *Jaguar*, a także 6 jugosłowiań-

1. wg Hümmelchen R., *Die indonesische Marine 1949-1980, Marine-Rundschau* 9/1981.





Ta fotografia nie została wykonana na redzie Sewastopola lub Gdyni, lecz w Surabaji w 1967 roku. Prezentuje ona indonezyjski okręt podwodny *Widajadanu* (409) typu *Whiskey* (proj. 613).  
 fot. zbiory Arthur D. Baker III

szych patrolowców typu *Kraljevica*. Poza tym pod banderę Indonezji trafiło w tym okresie również 6 dużych okrętów desantowych typu *LST*, amerykańskiej wojennej budowy. Równocześnie w roku 1957 zaczęto tworzyć własne lotnictwo morskie, które zasilili amerykańskie maszyny Grumman SA-16A i HU-16B „Albatross”, pochodzące z demobilu Consolidated PBV-5/6A „Catalina”, a następnie również brytyjskie samoloty Fairey „Gannet” AS.4 w wersji do zwalczania okrętów podwodnych<sup>2</sup>.

Wraz ze stopniowym wzrostem potencjału militarnego Indonezji rosły również aspiracje polityczne państwa na forum międzynarodowym, gdzie było jednym z głównych organizatorów tzw. Ruchu Państw Niezaangażowanych, utworzonego właśnie w indonezyjskim Bandungu. Aspiracje szły jednak także w innym kierunku, a mianowicie prezydentowi Sukarno marzyła się tzw. „Wielka Indonezja” na przeszkodzie urzeczywistnienia której stały nadal holenderska Zachodnia Nowa Gwinea (Irian Zachodni) oraz dawne brytyjskie posiadłości kolonialne i protektoraty na Borneo oraz Malajach.

Aktywny udział Indonezji w Ruchu Państw Niezaangażowanych zwrócił państwo w kierunku Związku Radzieckiego, który był gorącym orędownikiem Ruchu, widząc w nim doskonałe narzędzie własnych wpływów politycznych na obszarze tzw. Trzeciego Świata. Ówczesny sekretarz generalny KPZR Nikita S. Chruszczow widział w prezydencie Sukarno sympatyka idei socjalistycznych (zapominając jednak o islamskiej interpretacji tych idei), co pozwoliło na nawiązanie w końcu lat pięćdziesiątych bliskiej współpracy między obu przywódcami. Współpraca, której szczególnymi rzesznikami była licząca bez mała milion członków rekrutujących się co prawda głównie z mniejszości chińskiej, partia komunistyczna, realizowana była na wielu

różnych płaszczyznach. Obok współpracy gospodarczej do najważniejszej należała również współpraca wojskowa. W jej ramach pod hasłem walki z kolonializmem i jego zagrożeniami nastąpiło istotne zwiększenie potencjału militarnego Indonezji. Rozbudowano siły lądowe oraz lotnictwo, zasilając to ostatnie licznymi samolotami odrzutowymi typów MIG-15SB, MIG-17F, ponaddziesięciomig-19 i MIG-21F-13, bombowymi Il-28, rozpoznawczymi Il-28R oraz bombowcami strategicznymi Tu-16KS-1 (choć te pozostawały obsadzone wyłącznie radzieckimi załogami). Warto wspomnieć, że wśród samolotów znalazły się również maszyny licencyjne — polskie LIM-6bis oraz chińskie J-5<sup>3</sup>.

Pomoc wojskowa objęła także marynarkę wojenną, która już w roku 1959 otrzymała pierwsze radzieckie okręty. Były to 2 używane niszczyciele typu *Skoryj* — *Biezzawietnyj* i *Bieskopojnyj* ze składu Floty Czarnomorskiej, które pod dowództwem kpt. I rangi (kmdr) I.W. Mołodcowa osiągnęły bazę w Surabai w lipcu 1959, gdzie zmieniły nazwy odpowiednio na *Sultan Iskandermuda* i *Sandjaja*. Jesienią tego roku dotarły 2 kolejne niszczyciele, 2 okręty podwodne proj. 613 *Whiskey* oraz 8 ścigaczy okrętów podwodnych typu *Kronstadt*. Rzecz znamienna, okręty zostały przekazane przez ZSRR do Indonezji za pośrednictwem Polski<sup>4</sup>, ze względu na niechęć niektórych indonezyjskich kręgów muzułmańskich do „bezbożnego” sojusznika. W związku z tym faktem w wielu dawnych rocznikach floty funkcjonowała informacja, że Indonezji

przekazane zostały polskie jednostki. W sierpniu 1960 dowódca marynarki wojennej Indonezji kontradm. Martadinat zawarł w Moskwie porozumienie na mocy którego ZSRR przekazał zaprzyjaźnionemu krajowi około 70 okrętów bojowych i jednostek pomocniczych, tym razem już

bez kłopotliwego pośrednictwa państw trzecich.

Dużą rolę w opanowaniu przez Indonezyjczyków nowej, otrzymanej z ZSRR techniki wojskowej, odgrywała grupa radzieckich doradców i specjalistów, w składzie której znajdował się w latach 1959-1962 kpt. III rangi (kmdr ppor.) G.B. Charitonow, przedstawiciel GIU (Głównoje Inżynierojne Uprawlenije), zajmujący się techniczno-organizacyjną stroną transferu okrętów. Ogółem w latach 1959-1964 Indonezja otrzymała ze Związku Radzieckiego między innymi: 1 krążownik typu *Swierdłow*, który pod wielce znamiennej nazwą Irian pełnił funkcję jednostki flagowej do roku 1970, 7 niszczycieli typu *Skoryj*, 7 eskortowców typu *Riga*, 14 okrętów podwodnych typu *Whiskey* (z których część obsługiwana była ponoć wyłącznie przez radzieckie załogi), 6 trałowców typu *T 43*, 8 ścigaczy op typu *Kronstadt*, 12 kutrów raketowych *Komar*, 24 kutry torpedowe typu *P 6*, 18 kutrów pancernych *BK* oraz 7 jednostek pomocniczych.<sup>5</sup>

Antyprezydencki zamach stanu przeprowadzony w październiku 1965 roku przez armię pod dowództwem gen. Radena Suharto, spowodował zerwanie z dotychczasową polityką zagraniczną i przerwanie dalszej współpracy z ZSRR. W konsekwencji, pozbawiona radzieckich dostaw części zamiennych (ogółem Indonezja winna była ZSRR ponad 800 mln USD za wcześniejsze dostawy okrętów), działająca w bardzo trudnych warunkach klimatycznych przy równocześnie słabym przygotowaniu technicznym załóg, flota szybko niszczała i praktycznie

2. wg Smyra F., Modlitba Z., *Vojsenske letectwo Indonesie 1 cast — obdobi 1945 az 1965*, „Aero Plastic Revue” 46/96.

3. wg Smyra F., Modlitba Z., *Vojsenske...*

4. szerzej o kulisach transferu radzieckich okrętów wojennych do Indonezji za formalnym pośrednictwem bandery polskiej, patrz Winogradow L.W., *Korabli mieniajut flag — o naszej trgovle oruziem*, Moskwa 1996.

5. wg Hümmelchen R., *Die indonesische...*

# BITWY MORSKIE



Mapa archipelagu indonezyjskiego.

rys. Przemysław Federowicz

już w połowie lat siedemdziesiątych ostatnie jednostki pochodzące z „sojuszniczych” dostaw powędrowały na żyłki.

Wspomniany już wcześniej wzrost potencjału gospodarczego i militarnego Indonezji oraz poczucie wsparcia ze strony Związku Radzieckiego szeroko szermującego hasłami zwalczania kolonializmu, spowodowały, że państwo to w początkach lat sześćdziesiątych zaczęło na serio traktować koncepcję prezydenta Sukarno utworzenia tzw. „Wielkiej Indonezji”, nawet z użyciem siły wobec opornych. W myśl tej koncepcji do Indonezji miały zostać inkorporowane między innymi dawne brytyjskie posiadłości na Malajach (Federacja Malajska) wraz z Singapurem oraz znajdujące się na północnym Borneo — Sarawak (bryt. kolonia koronna), Sabah i sultanat Brunei.

O stopniu realności zagrożenia ze strony indonezyjskiej świadczyć może fakt, że premier niepodległej od 1957 roku Federacji Malajskiej, Abdul Rahman wysunął koncepcję, notabene po raz pierwszy podniesioną przez Brytyjczyków już roku 1961, utworzenia nowej formacji państwowej pod nazwą Federacji Malezji, w skład której miały wejść wszystkie terytoria na Malajach i Borneo, znajdujące się wcześniej w układzie zależności od Wielkiej Brytanii. Nowe wspólne państwo miało stanowić formę zabezpieczenia interesów jego uczestników przed apetytami „większego brata” z południa. Propozycja Rahmana spotkała się z zainteresowaniem i akceptacją, jedynym, który zdecydowanie odmówił przystąpienia do Federacji Malezji był sultan Brunei, który pragnął nadal zachować niezależność<sup>6</sup>.

Zachowanie sultana Brunei zostało uznane przez stronę indonezyjską za wyraz słabości, a tym samym spowodowało do wszczęcia ograniczonych działań zbrojnych mających na celu pod płaszczykiem walki o niepodległość stopniowe urzeczywistnianie koncepcji „Wielkiej Indonezji”. Indonezyjska formacja paramilitarna nazwana „Ludową Armią Północnego Kalimantanu”-TNKU<sup>7</sup> licząca około 4 000 uzbrojonych ludzi w dniu 8 grudnia 1962 roku wszczęła rebelię na terytorium Brunei atakując poste-

6. Kalimantan — indonezyjska nazwa Borneo, stąd też formacja zwała się „Ludową Armią Północnego Kalimantanu”, w skrócie TNKU.

7. Brunei — sultanat w północnej części Borneo, pow. 5,8 tys. km<sup>2</sup>, ludność 280 tys. (1994) z niemal absolutną władzą sultana, znany eksporter ropy naftowej, od roku 1888 protektorat brytyjski, w 1984 w pełni niepodległe państwo.

Główną siłą uderzeniową floty indonezyjskiej w latach sześćdziesiątych były kutry rakietowe typu *Komar* (proj. 183R). Na fotografii jednostka o numerze burtowym „609” lecz nieustalonej nazwie, 1967 rok.

fot. zbiory Arthur D. Baker III





## BITWY MORSKIE

runki policji i urzędy, osiągając nawet początkowo nieznaczne sukcesy w postaci przejściowego opanowania kilku punktów administracyjnych. Sultán zareagował zdecydowanie na powstałe zagrożenie i natychmiast poprosił Brytyjczyków o pomoc w walce z „buntownikami”. Rząd brytyjski nie odmówił prośbie sultana, szybko wysyłając do Brunei z bazy w pobliskim Singapurze własne oddziały, w tym Gurkhów, które po osiągnięciu miejsca przeznaczenia drogą morską i powietrzną, przystąpiły do tłumienia rebelii, co zapoczątkowało niewypowiedzianą wojnę z Indonezją, trwającą nieprzerwanie do roku 1966.

Do podjęcia ofensywnych działań w północnej części Borneo, zapoczątkowanych „powstaniem” w Brunei, zachęcił Indonezję w pewnej mierze również stosunkowo łatwy sukces osiągnięty nieco wcześniej w konflikcie o Zachodnią Papuę, ostatnią część dawnych Holenderskich Indii Wschodnich, pozostającą jeszcze pod zarządem metropolii. Indonezyjskie „pobrząkiwanie szabelką” rozpoczęło się od wystąpienia prezydenta Sukarno w końcu listopada 1961 roku w Bandungu, na którym de facto zapowiedział aneksję tej części wyspy. W początkach stycznia władze w Dżakarcie rozpoczęły mobilizację swych sił zbrojnych, a już w dniu 15 stycznia 1962 roku w odległości 25 Mm na południowy zachód od wyspy Aru w wybrzeży Papui doszło do starcia okrętów indonezyjskich z holenderskimi, w wyniku którego został zatopiony kuter torpedowy *Mutjan Tutul*<sup>8</sup>, zaś druga jednostka tej klasy uszkodzona. W potyczce zginął również z-ca szefa sztabu marynarki wojennej Indo-

nezji Sudarso. Zaniepokojona rozwojem wydarzeń Holandia skierowała na wody wokół Nowej Gwinei zespół okrętów składający się z lotniskowca, 2 niszczycieli i 2 okrętów podwodnych., jednak do dalszej eskalacji działań morskich w zasadzie nie doszło. Nie można tego powiedzieć o operacji lądowych, w których Indonezyjczycy próbowali bez specjalnego powodzenia zarówno spadochroniarzy jak i działań partyzanckich. Mediacja ONZ pozwoliła na zawarcie zawieszenia broni 18 sierpnia 1962, a następnie podpisanie porozumienia na mocy którego zachodnią część wyspy z dniem 1 maja 1963 przechodziła pod zwierzchnictwo Indonezji jako Irian Zachodni.

W początkach lat sześćdziesiątych Wielka Brytania, której okres kolonialnej świetności minął już bezpowrotnie, nadal utrzymywała swoją obecność militarną na obszarze Azji Południowo-Wschodniej. Symbolem tej obecności, określanej potocznie jako „Na wschód od Adenu” była brytyjska Flota Dalekowschodnia (Far East Fleet), w skład której w owym czasie wchodził z reguły na zasadach rotacyjnych lotniskowiec uderzeniowy, lotniskowiec desantowy (Command Carrier), krążownik oraz dywizyjny niszczyciel, fregat i okrętów podwodnych wraz z odpowiednimi jednostkami pomocniczymi i zabezpieczającymi. Flocie podporządkowane były również lokalne siły morskie w Singapurze i Hongkongu. W razie potrzeby możliwe było korzystanie ze wsparcia zespołu Środkowego Wschodu bazującego w Adenie oraz zespołów z państw Commonwealth — Australii i Nowej Zelandii.

Brytyjczycy dysponowali w tym rejonie również własnymi siłami lądowymi, które zaledwie 2 lata wcześniej po wieloletnich walkach zdołały uporać się z lewicową, prochińską partyzantką na Malajach. Poza tym w Singapurze stacjonowały także dywizyjony RAF.

Wszystkie te środki pozwalały na natychmiastowe podjęcie działań zbrojnych w Brunei, regionie oddalonym o ponad 900 Mm od bazy w Singapurze. Dowództwo brytyjskich operacji na terytorium całego północnego Borneo objął już w grudniu 1962 gen. Walter Walker, (od 19 grudnia formalnie jako Commander British Forces Borneo Territories) posiadający spore doświadczenie w prowadzeniu operacji przeciwpartyzanckich w dżungli, wyniesione z kampanii na Malajach. W początkowej fazie operacji gen. Walker dysponował zaledwie jedynie trzybatalionową brygadą piechoty, 6 przybrzeżnymi trałowcami typu *Ton*<sup>9</sup> ze składu Inshore Flotilla w Singapurze oraz 15 śmigłowcami marynarki wojennej i lotnictwa.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na specyfikę teatru działań wojennych, terenu całkowicie pozbawionego dróg i obszarów zabudowanych w europejskim tego słowa znaczeniu, gdzie z reguły dostępnym słazkiem komunikacyjnym były rzeki i strumienie oraz ścieżki. Jedynym głębokowodnym portem był Labuan, zaś początkowo na wyspie całkowicie brakowało niezbędnej infrastruktury wojskowej w postaci baz, obozów, warsztatów czy nawet miejsc rozładunku i magazynowania zapasów. W późniejszym okresie funkcję bazy dla lekkich sił morskich pełnił Kuching. Granica lądowa z indonezyjską częścią Borneo o długości blisko 1 450 km w całości przebiegała w tropikalnej, deszczowej dżungli, zaś północne wybrzeże wyspy o rozbudowanej linii brzegowej było łatwo dostępne nawet dla niewielkich łodzi. Wszystkie to z jednej strony ułatwiało infiltrację przez grupy „bojowników” ze strony indonezyjskiej, a z drugiej stwarzało poważną trudność w zabezpieczeniu integralności terytorium przyszłej Federacji Malezji, tym bardziej, że jej lokalne siły zbrojne, były nieliczne i słabo wyszkolone.

(ciąg dalszy nastąpi)

Mapa Borneo.

rys. Przemysław Federowicz



8. *Mutjan Tutul* — kuter torpedowy typu *Jaguar*, zbud. 1959 Niemcy, wyp. 150 t, dł. 42,0 m, szer. 7,6 m, zan. 1,5 m; 12 000 KM, prędkość maks. 40-42 w., uzbr.: 4 wt kal. 533 mm, 2 x 40 mm plot., załoga 39 ludzi.
9. *Ton* — brytyjski typ trałowca, bud. 1953-1959 różne stocznice, wyp. 360/425 t, dł. 46,3 m, szer. 8,7 m, zan. 2,3 m, silnik wysokoprężny, 2 500-3 000 KM, prędkość 15 w. maks., 13 w. ekon., zasięg 3 000 Mm/10 w., uzbr.: 1 x 40 mm plot, 2 x 20 mm plot, załoga 39 ludzi, kadłub drewniany. W działaniach u wybrzeży Borneo uczestniczyli: Chawton, Dartington, Fiskerton, Houghton, Maryton, Puncheston, Soberton i Wilkieston.

Władymir P. Zabłockij  
(Ukraina)



Krażownik *Ukraina*  
przy nabrzeżu stoczni  
w Nikołajewie.  
fot. zbiory Władymir Zabłockij

## Krażownik raketowy *Ukraina* — być albo nie być, oto jest pytanie

Właśnie to słynne hamletowskie powiedzenie najlepiej charakteryzuje stan, w którym zrządzeniem, znalazł się czwarty okręt projektu 1164, raketowy krążownik *Ukraina*, dawny *Admirał Floty Łobow*, który już od 10 lat stoi przy nabrzeżu wykończeniowym państwowego zakładu (stoczni) „Sudostroitielnyj zawod imieni 61 kommunarow” w mieście Nikołajew. Kondycja ekonomiczna samego przedsiębiorstwa, które nadal kwestionuje orzeczenie sądu o jego upadłości, także pozostawia wiele do życzenia. To jednak temat na odrębną i wcale niewesołą rozmowę. Choć oba tematy są z sobą związane, to źródłem wszystkich problemów należy upatrywać jeszcze w czasach „Związku nierozwalnego”, a ostatnie lata tylko wszystko pogłębiły w związku z krachem w gospodarce, inflacją i w końcu rozerwaniem więzi w obrębie ongiś wszechmocnego dziecięcia CK KPSS — kompleksu wojskowo-przemysłowego ZSRR. O krążowniku *Ukraina* piszą liczni, często zupełnie nie zdając sobie do końca sprawy dokład-

nie o czym. W końcu krążownik raketowy *Ukraina* to nie byle jaki okręt, lecz część złożonego systemu, opracowanego i stworzonego w ramach obowiązującej w czasach ZSRR doktryny wojennej, wobec czego rozpatrywanie wariantów wykorzystania jednostki poza tym systemem będzie trudne.

Okręt projektu 1164 był przeznaczony do niszczenia dużych nawodnych jednostek przeciwnika, w tej liczbie lotniskowców, taktycznych grup nawodnych jednostek-nosicieli broni raketowej oraz dla za-

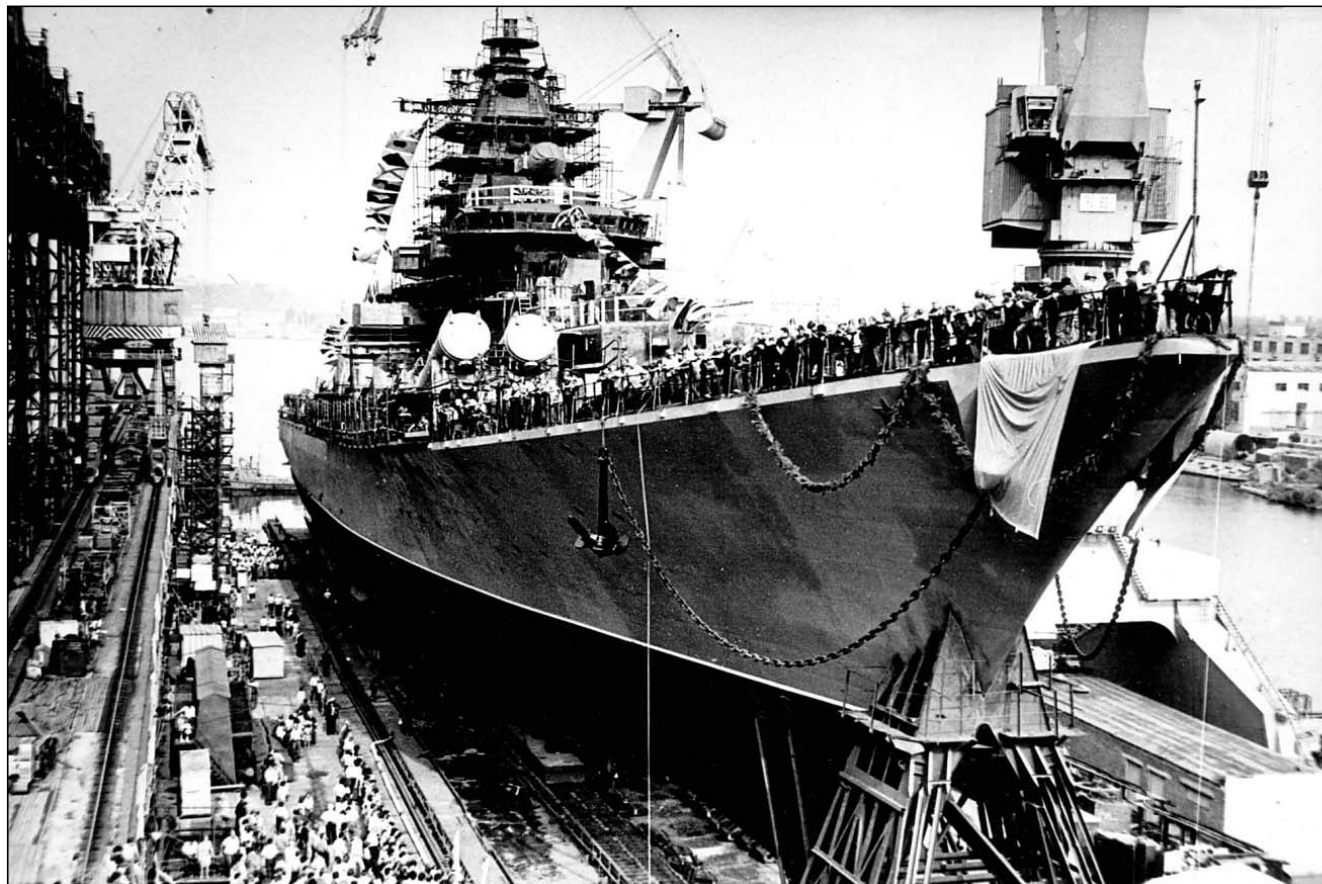
pewnienia obrony przeciwlotniczej własnym zespołom w czasie przejścia morzem. Krążownik może być wykorzystany w charakterze okrętu flagowego grupy uderzeniowej lub zespołu sił różnych.

Jednostka dysponuje unikalną siłownią — dwuwałowa, turbinowa z wykorzystaniem ciepła dla silników prędkości ekonomicznej. Dwie małe turbiny gazowe, dwie turbiny parowe prędkości ekonomicznej oraz 4 główne turbiny gazowe, zapewniają krążownikowi raketowemu prędkość do 32 węzłów (do 60 km/godz). Energię elek-

### Główne parametry okrętu

długość maksymalna	ok. 187 m
szerokość maksymalna	ok. 21 m
zanurzenie maksymalne	ok. 7 m
wyporność	
standard	9 000 t
pełna	11 000 t
załoga okrętu	500 ludzi (w tym około 60 oficerów)





Wodowanie krążownika *Admirał Flota Łobow*.

fot. zbiory Władimir Zabłockij

tryczną zabezpieczają 3 elektrownie, wyposażone w generatory turbinowe o łącznej mocy 9 000 KW.

Zapas paliwa pozwalał na pokonanie z prędkością ekonomiczną 18 węzłów dystansu 6 500 Mm (około 12 000 km). Miesięczne zapasy oraz możliwość przyjmowania różnorodnych ładunków (w tym również uzbrojenia) w ruchu, pozwalał na długotrwałe przebywanie krążownika na oceanie. Przy tym dzielność morska krążownika była nieograniczona. Cztery silne agregaty klimatyzacyjne zapewniały dobre warunki pracy załogi i wyposażenia radioelektronicznego w warunkach tropikalnych.

Podstawowe uzbrojenie uderzeniowe krążownika rakietowego to ponaddwukilowe skrzydlate pociski rakietowe dalekiego zasięgu „Bazalt” (brak ich na uzbrojeniu marynarki wojennej Ukrainy). Pociski rozmieszczono w 16 pojedynczych stanowiskach startowych, zamontowanych parami po 8 na każdej burcie okrętu. Poszukiwanie celów dla pocisków „Bazalt” (w odległości 500 km) poza zasięgiem urządzeń pokładowych odbywało się z pomocą innego okrętu lub z powietrza względnie z kosmosu. W czasie rejsów krążownik mógł otrzymywać również informacje o celach ze swego pokładowego śmigłowca typu Ka-27CU (Ka-31).

Dla obrony sił floty przed atakami współczesnych i perspektywicznych samolotów, pocisków skrzydlatych i innych środków napadu powietrznego (w tym manewrujących i nisko latających), a także samoobrony okrętów w odległej strefie, na krążowniku zaplanowano wielokanałowy rakietowy kompleks przeciwlotniczy S-300F. (na pokładzie *Ukrainy* nie zamontowano go do chwili obecnej, w czasie rozpadu ZSRR, system znajdował się w Leningradzie — Sankt Petersburgu). Kompleks pozwala jednocześnie ostrzeliwać 6 celów, naprowadzając na nie 12 rakiet. Rakiety plot. kompleksu S-300F umożliwiają niszczenie celów na odległości do 90 km oraz w przedziale wysokości od 15 do 25 000 m w czasie do 3 sekund. Maksymalna prędkość niszczenia celów — do 4 200 km/godz.

Samoobronę okrętu w bliskiej strefie (poniżej 12 km) zabezpieczały 2 przeciwlotnicze kompleksy rakietowe „Osa-MA”, zaś w strefie bezpośredniej (poniżej 4 000 m) 3 baterie kal. 30 mm szybkostrzelnych automatycznych kompleksów artyleryjskich AK630-MR123. W uzupełnieniu wymienionych środków obrony plot. okręt dysponował pokładowym kompleksem artyleryjskim kal. 130 mm AK-130 składającym się z automatycznego zestawu artyle-

ryjskiego oraz systemu kierowania ogniem. Kompleks artyleryjski AK-130 (z efektywną donośnością powyżej 25 km) mógł być również stosowany do ostrzału celów morskich i naziemnych. Poza tym na okręcie umieszczono 2 zestawy pasywnych celów pozorowanych, oraz systemy rozpoznania radiotechnicznego i zakłócania pracy głowic rakiet bojowych i stacji radiolokacyjnych, a także środki radiotechniczne pozwalające automatyzować kierowanie zabezpieczającym lotnictwem myśliwskim.

Rozmieszczenie środków obrony plot. na krążowniku zapewniało dookólną i urzutowaną wg odległości i pułapu obronę przed współczesnymi i perspektywicznymi środkami napadu powietrznego, a znaczny zapas amunicji (ponad 100 rakiet, setki pocisków- celów pozorowanych i tysiące artylerii małokalibrowej), pozwalało odeprzeć wiele ataków powietrznych o dużej intensywności z dala od własnych baz.

Krążownik rakietowy projektu 1164 mógł odpierać również ataki podwodne. Na okręcie zamontowano kompleks hydroakustyczny, zaś do niszczenia celów podwodnych przeznaczono 10 torped pop oraz 2 pięciururowe wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm oraz dwa 12-lufowe rakieto-



we miotacze bomb głębinowych PBU-6000 z dużym zapasem amunicji.

Silne odporne na zakłócenia stacje radarowe, system bojowej informacji i dowodzenia, automatyczny kompleks łączności radiowej, środki przyjmowania informacji z satelitów i samolotów rozpoznania radio-technicznego, pozwalający na poszukiwanie celów w promieniu do 1 000 km w interesie krążownika i kierowanej grupy uderzeniowej, świadczą o dużych możliwościach jednostki jako okrętu flagowego.

Warunki bytowe załogi pozwalają na utrzymanie jej wysokiej sprawności w czasie całego rejsu. Tak mówią cyfry, no ale są jeszcze fakty, które nie nastrajają wesoło.

Rakietowy krążownik *Ukraina* (pierwotnie *Admirał Floty Łobow*, numer stoczniowy S-2011) został wodowany 11 sierpnia 1990 roku.

Zgodnie z pierwotnymi planami okręt miał wejść do służby w 1992. W początkach 1992 procent technicznej gotowości wynosił nie mniej niż 94%. W związku jednak z rozpadem Związku Radzieckiego i postępującymi procesami ekonomicznego upadku, zakład nie był w stanie ukończyć tak skomplikowanej jednostki, tym bardziej, że jego zamawiający oraz producenci brakujących elementów wyposażenia, znaleźli się teraz w sąsiednim państwie, nie zawsze przyjacielskim i tym bardziej przewidywalnym w swej polityce. Tym bardziej, że i to sąsiednie państwo samo znajdowało się w stadium chaosu podobnym do Ukrainy, co powodowało, że nie interesowało się specjalnie losem znajdującego się w Nikołajewie nieukończonego krążownika rakietowego. Nawet gdyby Rosja była zainteresowana krążownikiem, to nie miała skąd wziąć 55-60 mln USD niezbędnych na ukończenie jednostki i przeprowadzenie jej prób. (w tym miejscu trzeba wspomnieć, że z zakładu w Nikołajewie już po upadku ZSRR Flota Czarnomorska wyprowadziła przed ukończeniem remontu okręt ratowniczy *Elbrus*, krążownik rakietowy *Moskwa* (dawna *Sława*) oraz 2 jednostki proj. 1134B, pozostawiając po sobie wielomilionowe długi. Właśnie za długi *Nikołajew* i *Taszkient* przeszły na własność stoczni i ostatecznie zostały sprzedane na złom do Indii).

Z wstępnych wyliczeń wynika, że krążownik rakietowy nawet po ukończeniu, nie jest wcale potrzebny marynarce wojennej *Ukrainy*. Wąsko wyspecjalizowany okręt uderzeniowy, przy tym drogi w eksploatacji, mógł bez problemu „zjeść” i tak skromne zapasy paliwa przydzielane ukraińskiej flocie na bieżące potrzeby. W końcu dziesiątki milionów dolarów niezbęd-

nych na ukończenie okrętu brakowało w budżecie nie pierwszy rok.

W latach 1993-1995 próbowano ukończyć okręt dla marynarki wojennej Ukrainy i nawet już sformowano dla niego załogę. Później jednak zapewne z przyczyn natury finansowej z zamiaru zrezygnowano, załogę rozformowano, a okręt postawiono na konserwację. W roku 1999 o krążowniku przypomnieli sobie politycy i cała historia powtórzyła się. Tak marynarka wojenna jak i przemysł żadnych obiecanych pieniędzy nie zobaczył, i to nie bacząc na szeroko rozreklamowane nadanie jednostce nazwy *Ukraina* z równoczesnym wręceniem bandery osobiście przez samego prezydenta L. Kuczmę. Fakt ten niczego nie zmienił. Nieukończony okręt jak droga dekoracja kampanii wyborczej roku 1999 nadal rdzewiał przy nabrzeżu zakładu — bankruta, stając się coraz starszym, przy czym próby sprzedania tej kosztownej „zabawki” podejmowano nieraz od samego początku afery z zakończeniem budowy krążownika.

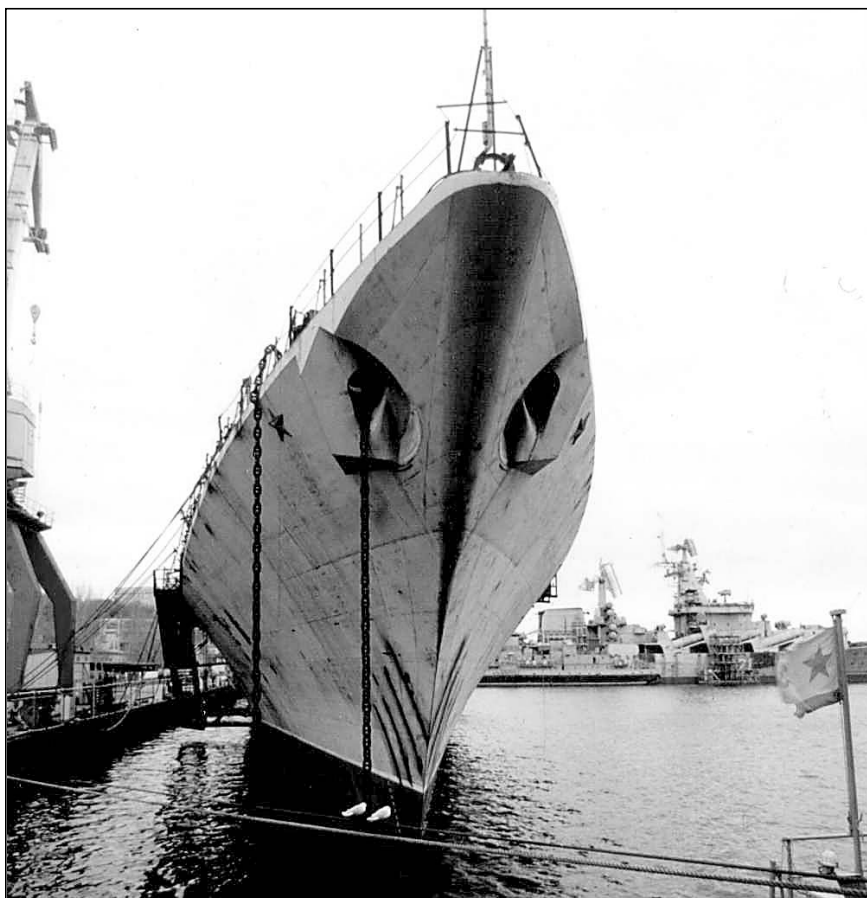
W licznych rozmowach poświęconych kwestii podziału mienia dawnego ZSRR, włączając w to i Flotę Czarnomorską (po prawdzie krążownik nie wchodził w jej skład), strony analizowały różne warianty

dalszych losów *Łobowa*. Strona ukraińska cyklicznie ponawiała propozycję by Rosjanie odkupili okręt, od czego ci ostatni uchylali się pod różnymi pretekstami. W oficjalnej odpowiedzi strona rosyjska stwierdziła, że w nowych warunkach krążownik nie odpowiada doktrynie marynarki wojennej Federacji Rosyjskiej (choć, przypomnijmy w składzie służą dziś 3 okręty tego projektu) wobec czego nie jest przez nią pożądanym. Strony rozpatrywały więc wariant ukończenia jednostki i sprzedaży jej państwu trzeciemu. Jednak krążownik rakietowy to nie fortepian czy nawet samolot. Jego sprzedaż związana jest rozwiązaniem całego szeregu różnorodnych kwestii wojskowej, technicznej, ale przede wszystkim politycznej natury.

Z uwagi na konieczność zachowania tajemnicy różnych zastosowanych przy budowie elementów wyposażenia i uzbrojenia, wykluczono możliwość sprzedaży krążownika zagranicę w pierwotnym kształcie, co oznaczałoby bowiem użycie go przez obcą flotę. Aby jednak dopuścić do sprzedaży trzeba byłoby przebroić jednostkę w zagraniczne systemy uzbrojenia. Jest to kwestia trudna, lecz możliwa do wykonania przy dalszych dużych nakładach finansowych. Praktycznie jednak roz-

Przy nabrzeżu nikołajewskiej stoczni. Na pierwszym planie *Admirał Floty Łobow*, na drugim *Sława*.

fot. zbiory Władymir Zabłockij





Podniesienie ukraińskiej bandery.

fot. zbiory Władimir Zabłockij

wiązanie tego problemu wymaga wsparcia, a przede wszystkim woli politycznej struktur państwowych tak z Kijowa jak i Moskwy.

Zdaniem ukraińskich specjalistów, poza Rosją okręt projektu 1164 teoretycznie może być jeszcze ukończony (po odpowiednich przeróbkach) również dla innych państw. W zależności od strategicznych planów Rosji partnerstwa z tymi państwami, zakres przeróbek może się istotnie zmieniać. We wszystkich jednak wariantach „kością niezgody” pozostaje kompleks rakietowy „Bazalt”, który jest objęty zakazem eksportu do państw trzecich okrętowego uzbrojenia rakietowego o zasięgu ponad 300 km. Najbardziej prawdopodobnymi kandydatami do przejęcia krążownika mogą stać się Chiny lub Indie.

## CHINY

Nasilone w latach dziewięćdziesiątych kontakty wojenno-techniczne między Rosją a Chinami, w tym również na polu wojenno-morskim, zapewniły pełną realizację chińskiego programu budownictwa okrętowego. Wśród kontraktów morskich wypada wymienić jako najistotniejsze — zakup 2 niszczycieli projektu 956 oraz serię dieslowskich okrętów podwodnych projektu 877EKM/636. Tym samym nie można wykluczyć, że w przypadku odpowiednio postawionego pytania, Chińczycy wojskowi przejawiają zainteresowanie ukraińskim krążownikiem.

## INDIE

Wiemy, że są one także strategicznym partnerem Rosji, rozwijającym swoje siły morskie z zagraniczną (rosyjską) pomocą.

Ostatnie uzgodnienia między Indiami a Rosją — to przekazanie ciężkiego krążownika lotniczego *Admiral Gorszkow* (dawny *Baku*), zakup serii fregat typu *Trishul* i nowych okrętów podwodnych. Poza tym Indie tradycyjnie przejawiają zainteresowanie morskimi turbinami gazowymi, ukraińskiej (radzieckiej) produkcji.

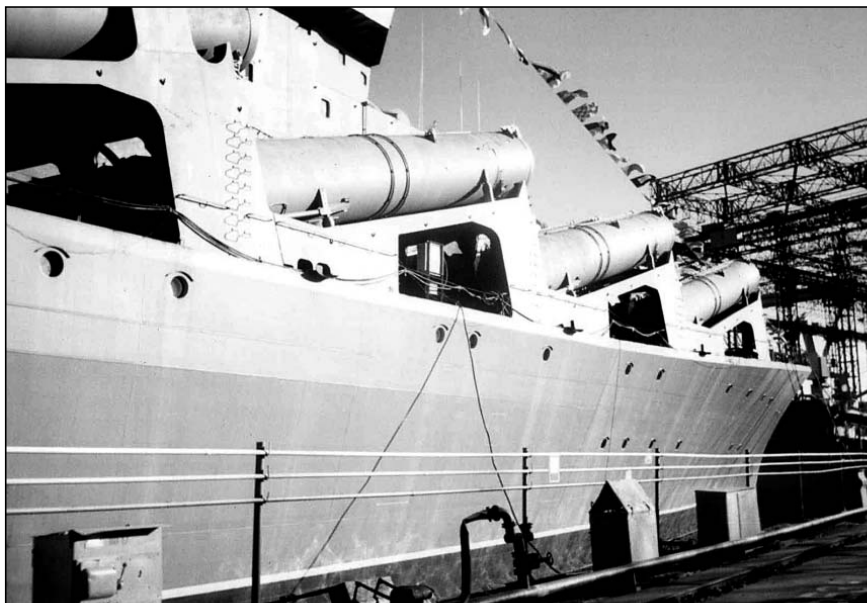
W świetle wydarzeń na świecie jakie miały miejsce po 11 września 2001 roku, do kręgu potencjalnych kupców okrętu zaliczyć w pełni można również Pakistan, wychodzący dzięki pozycji gen. Musharraf z międzynarodowej izolacji i włączający się do grona państw walczących z terroryzmem. Zniesione zostały również międzynarodowe sankcje nałożone na to państwo w związku z próbami jądrowymi. Pakistan pilnie potrzebuje nawodnych jednostek bojowych, co przejawiało się z całą ostrością w maju — czerwcu tego roku, w czasie blokady pakistańskiego wybrzeża przez indyjską marynarkę wojenną. Wszystko to pozwala sądzić, że Amerykanie poprą propozycję Ukrainy, a w każdym razie nie będą jej przeciwni. Co prawda sprzedaż krążownika Pakistanowi, wymagać będzie nie tylko nowych rozwiązań technicznych w starym kadłubie, ale zdaniem specjalistów niezbędna okaże się zamiana systemu „Bazalt” na inny kompleks produkcji zachodniej lub chińskiej. Pozostałe systemy okrętowe można będzie zachować zgodnie z pierwotnym projektem.

W końcu nie można wykluczyć i całkiem egzotycznych wariantów sprzedaży przebrojonego krążownika flotom innych państw świata, przykładowo takich jak Argentyna, Brazylia, Chile, Republika Południowej Afryki czy nawet Korea Południowa. Przy czym to już sprawa wojskowych i polityków, którzy wiedzą lepiej. Szkoda będzie tylko, gdy przejrzą oni zbyt późno, gdy nieukończony okręt przyjdzie sprzedać już tylko na złom. Chociaż czemu od razu na złom, jeśli ci sami Chińczycy będą w pełni potrafili przystosować go do celów muzealno-rozrywkowych, uzupełniając tym samym swoją kolekcję dawnych radzieckich okrętów. Przypomnijmy, że aktualnie przejęte przez ChRL dawne okręty lotnicze *Kiew* i *Minsk* przebudowano na pływające centra odpoczynku i rozrywki, które przynoszą nowym właścicielom spore dochody praktycznie codziennie. Na razie jeszcze nie wiadomo, jak wykorzystany zostanie *Noworossyjsk* i co czeka *Wariag*, który w końcu niedawno szczęśliwie osiągnął chińskie wybrzeże. ●

*Tłumaczenie z języka rosyjskiego  
Maciej S. Sobański*

Fragment śródokręcia krążownika *Ukraina* z wyrzutniami rakiet przeciwokrętowych „Bazalt”.

fot. zbiory Władimir Zabłockij





# Marynarka Wojenna Bangladeszu

Maciej S. Sobański

Fregata *Osman* (F 18) chińskiego typu *Jianghu-I*.  
fot. Marine Nationale via Bernard Prézelin



Uzyskanie w dniu 15 sierpnia 1947 roku niepodległości przez „Perłę Korony Brytyjskiej”, jaką bez wątpienia były Indie oznaczało równocześnie powstanie 3 całkowicie nowych organizmów państwowych, a mianowicie Indii, Pakistanu i Ceylonu, których stosunki wzajemne, zwłaszcza w odniesieniu do dwóch pierwszych, układały się zdecydowanie wrogo. Wśród tych nowych państw pewnym szczególnym ewenementem był Pakistan, składający się z właściwej części zachodniej oraz oddalonego o tysiące kilometrów położonego w Bengalu Pakistanu Wschodniego. Tak kuriozalny układ terytorialny był konsekwencją przyjęcia przez Brytyjczyków klucza wyznaniowego przy podziale obszaru dawnej kolonii. W obu częściach państwa mieszkali wyznawcy islamu i to był właściwie jedyny czynnik integrujący, jak pokazała później historia bardzo nietrwały. Bardziej dynamiczni mieszkańcy zachodniej części narzucali słabiej rozwiniętemu Wschodniemu Pakistanowi swoją wolę, niemal całkowicie go dominując. Gdy „ucisk” ze strony współwyznawców z zachodu stał się uciążliwy, już w roku 1952 powstał w Bengalu tzw. „Ruch Językowy”, którego celem było wprowadzenie języka Bangla jako oficjalnego w prowincji. Później na bazie tego ruchu zaczęto wysuwać postulaty pełnej suwerenności i niepodległości dla Wschodniego Pakistanu. W dniu 26 marca 1971 roku w prowincji wybuchło powstanie miejscowej ludności przeciwko „obcej” władzy z Islamabadu.

Po długich 9 miesiącach krwawych walk, które kosztowały kraj około 3 mln. zabitych, rannych i zaginionych, wschodnie prowincje przy aktywnej pomocy wojskowej ze strony Indii (wojna indyjsko-pakistańska 1971) wywalczyły w grudniu 1971 niepodległość. Nowe państwo, powszechnie uznane przez społeczność międzynarodową, przyjęło nazwę Bangladesh. Jego powierzchnia wynosi zaledwie 144 tys. km<sup>2</sup>, zaś ludność aż około 120 mln. mieszkańców, co najlepiej obrazuje skalę występujących problemów<sup>1</sup>.

Z uwagi na położenie kraju nad brzegami Zatoki Bengalskiej, na obszarze delty wielu rzek, wśród których do największych należą Padma, Jamuna, Meghna i Kama-phuli, gdzie linia brzegowa jest nader rozbudowana, a co ważniejsze zmienna w zależności od pory roku i wielkości poziomu opadów, marynarka wojenna była niezbędnym rodzajem sił zbrojnych, którego znaczenie trudno przecenić. W tych warunkach flota prócz klasycznych funkcji obronnych wykonywała również zadania czystko utylitarne związane z normalnym funkcjonowaniem organizacji państwowej. Stworzenie jednak własnej floty dla biednego i w dodatku zniszczonego wojną państwa było zadaniem bardzo trudnym, acz niezbędnym. W początkowym okresie swego istnienia Bangladesh szeroko korzystał z międzynarodowej, przede wszystkim indyjskiej, pomocy przy usuwaniu skutków wojny. W ramach tej akcji między innymi si-

ły radzieckie rozminowały najważniejszy port kraju Chittagong.

Sily morskie Bangladeszu w roku 1999 liczyły 10 900 ludzi, w tym 940 oficerów<sup>2</sup>, co oznacza wzrost ich stanu osobowego w okresie od 1986 o blisko 45,3%. Marynarka wojenna nie dysponuje własnym organicznym lotnictwem, zaś utworzenie batalionu piechoty morskiej od lat pozostaje jedynie w sferze planów.

Główna baza floty „Issah Khan” mieści się w Chittagong, gdzie znajdują się również kompleks stoczniowo-remontowy oraz akademie marynarki wojennej „Patenga”. Pozostałe bazy znajdują się w Dhaka („Haji Mohsin”), Khulna („Titumir” i „Mongla” wraz z przejętą w 1999 państwową stoczną) oraz w Kaptai („Shaheed Moassam”).

Niezależnie od marynarki wojennej działą utworzona w 1995 roku z jej składu Straż Ochrony Wybrzeża (Coast Guard), której personel w 1999 liczył zaledwie 200 ludzi, w tym 30 oficerów. Formacja ta dysponuje niewielkimi rzeczonymi jednostkami patrolowymi, które organizacyjnie podporządkowane były Sektorowi Zachodniemu (Khulna) oraz Wschodniemu (Chittagong), gdzie mieści się również dowództwo<sup>3</sup>.

Podstawową siłą uderzeniową floty Bangladeszu stanowi obecnie 5 fregat, z których jednak 3 to jednostki całkowicie przesta-

1. za *Bangladesh Tourist Handbook*, Dhaka 1997.

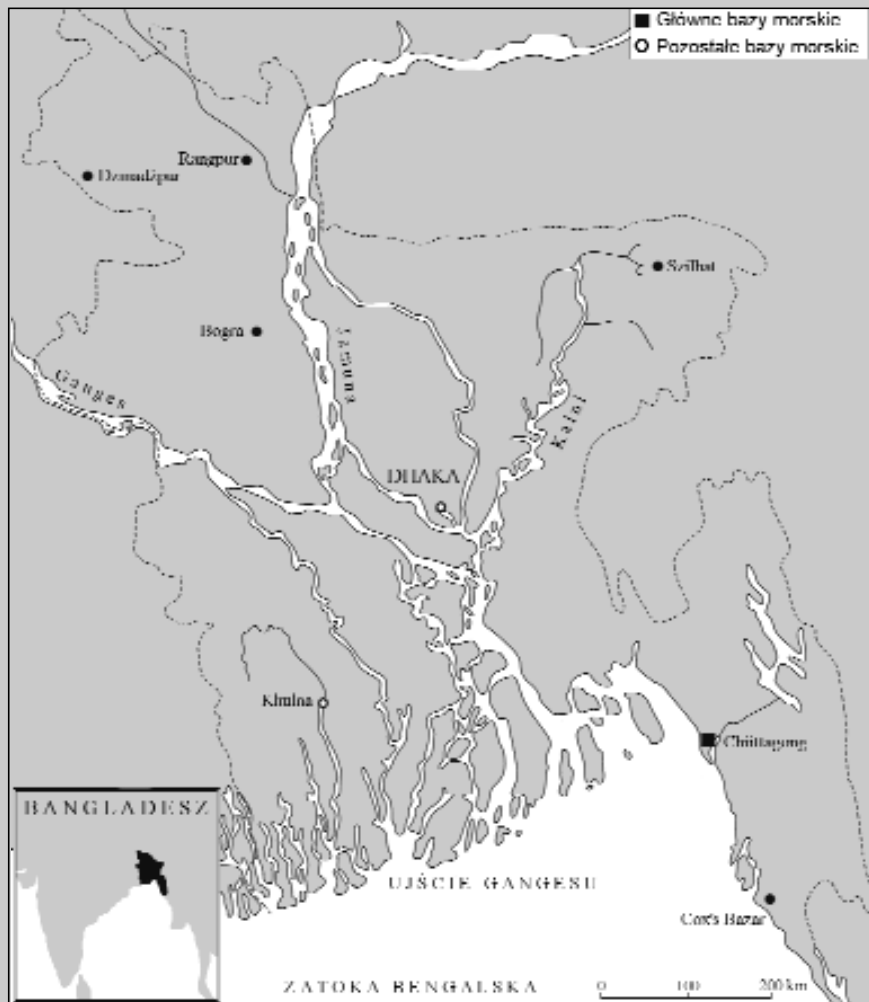
2. wg *Combat Fleet of the World 2000-2001*, pod red. Baker A.D. III, Annapolis 2000.

3. wg *Combat Fleet of...*





# FLOTY SWIATA



rzale, pochodzące jeszcze z końca lat pięćdziesiątych.

W czerwcu 2001 weszła do służby najnowsza fregata **Banganandhu** (F 25), zbudowana przez stocznię Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co Ltd (DSME) w Korei Południowej. Wyporność standardowa jednostki wynosi 2 300 t przy długości całkowitej 103,7 m, szerokości 12,5 m i zanurzeniu 3,7 m. Napęd okrętu stanowią 4 silniki wysokoprężne SEMT Pielstick o łącznej mocy 22 800 KM, które poruszały 2 śruby napędowe, zapewniające uzyskiwanie prędkości maksymalnej 26 węzłów. Moc elektrowni pokładowych 1 760 kW.

Jednostka ta dysponuje bogatym i różnorodnym uzbrojeniem na które składają się 4 wpk przeciwokrętowych typu „Otomat” Mk 2. Wążące 0,7 t pociski rozwijały prędkość maksymalną 0,8 Ma, dysponując głowicą bojową o wadze 0,2 t i zasięgiem do 180 km. Uzbrojenie artyleryjskie obejmuje 1 uniwersalne działo kal. 76 mm L/62 OTOBreda, wyrzeliwujące pociski o wadze 6 kg na odległość do 16 km i pułap 12 km, 4 działa plot. kal. 40 mm L/70 OTOBreda „Fast Forty” w 2 zdwojonych wie-

żach artyleryjskich oraz 2 pojedyncze wkm kal. 12,7 mm. Obronę przeciwko op zapewnia 6 wyrzutni torped pop kal. 324 mm Mk 32 w 2 potrójnych zestawach, w których stosuje się torpedy pop Honeywell.

Jednostka dysponuje lądowiskiem na rufie oraz hangarem dla 1 śmigłowca pokładowego średniej wielkości.

Wypożyczenie elektroniczne prócz urządzeń nawigacyjnych obejmuje również radary dozoru ogólnego, dozoru nawodnego oraz kierowania ogniem artyleryjskim, wszystkie produkcji HSA. Zainstalowano także 2 wyrzutnie celów pozorowanych „Super Barricade”.

Załoga okrętu liczy około 150 marynarzy i oficerów <sup>4</sup>.

Zamówienie na budowę okrętu zostało złożone we wrześniu 1997 roku, a celem budowy było zastąpienie przestarzałych jednostek brytyjskiej budowy. Znaczny, bo wynoszący 100 mln. USD wkład w pokryciu kosztów **Banganandhu** posiada Arabia Saudyjska, która kierując się zasadami Koranu wsparła finansowo swych ubogich „współwyznawców” z nad Zatoki Bengalskiej

Kolejną w miarę nowoczesną fregatą **Osman** (F 18) należąca do typu **Jianghu-II**

(Typ 053H1) została zbudowana w roku 1986 jako chińska **Xiangtan** (556) przez stocznię Hudong w Szanghaju (ChRL). Okręt ten został przejęty przez flotę Bangladesz w Chittagong w październiku 1989 roku. Warto w tym miejscu zaznaczyć, ChRL są właściwie nadal podstawowym dostawcą jednostek pływających dla marynarki wojennej i większość okrętów pochodzi ze stoczni tego kraju.

Wyporność standardowa okrętu wynosi 1 568 t, zaś pełna 2 000 t przy długości całkowitej 103,2 m, szerokości 10,2 m i zanurzeniu 3,1 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne SEMT-Pielstick 12 PA6 280 BTC o łącznej mocy 16 000 KM, które poruszają 2 śruby napędowe, zapewniające maksymalną prędkość 25,5 węzła. Zasięg wynosi 4 000 Mm/15 węzłach i odpowiednio 1 750 Mm/25 węzłach. Moc elektrowni pokładowych 1 320 kW.

Podstawowe uzbrojenie stanowią 4 (2 x II) przeciwokrętowe pociski raketowe typu Hai Ying HY-2 (chińska wersja radzieckich rakiet „Styx”). Artylerię pokładową reprezentują 4 uniwersalne działa kal. 100 mm L/56 DP (2 x II) oraz 8 dział plot. kal. 37 mm L/62 V-47M (4 x II). Zwalczanie okrętów podwodnych zapewniają 2 pięcioprowadnicowe rmbg RBU-1200 oraz 4 mbg i 2 rzutnie bg typu BMB.

Wypożyczenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Typ 756, radar dozoru powietrznego MX-902 oraz kierowania ogniem raketowym Typ 256. Okręt posiada sonar kadłubowy Echo Typ 5 MF oraz optyczny system kierowania ogniem artyleryjskim „Wok Won”.

Załoga posiadająca autonomiczność 15 dob okrętu, liczy 300 ludzi, w tym 27 oficerów, choć niektóre ze źródeł<sup>5</sup> podają znacznie niższą, bo wynoszącą 195 osób liczbę.

W sierpniu 1991 **Osman** został poważnie uszkodzony w wyniku kolizji ze statkiem handlowym, naprawę awarii ukończono ostatecznie na przełomie lat 1992-1993. W roku 1990 planowano przejęcie przez Bangladesz z Chin drugiej jednostki typu **Jianghu-II**, jednak ostatecznie do transakcji nie doszło.

Pozostałe 3 fregaty to już obecnie raczej zdecydowanie muzealne zabytki. Pierwsza z nich **Umar Farooq** (F 16)<sup>6</sup> został przejęty przez Bangladesz od Royal Navy jeszcze w grudniu 1976 roku. Jest to jednostka typu **Salisbury** (Typ 61).

Wyporność standardowa jednostki wynosi 2 170 t, a pełna 2 408 t przy długości

4. za „MSIO” nr 3/02 — *Z życia floty*.

5. taką liczbę podaje między innymi *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.

6. eks-bryt. **Llandaff** (F 61), zbud. Hawthorne Leslie Ltd, Hebburn-on-Tyne 1953-1958.



całkowitej 100,6 m, szerokości 12,2 m i zanurzeniu 4,8 m. Napęd zapewnia 8 silników wysokoprężnych 16V VS ASR o łącznej mocy 12 400 KM, które poruszają 2 śruby napędowe zapewniające maksymalną prędkość 24 węzły. Zasięg wynosi 2 300 Mm/23 węzłach i odpowiednio 7 500 Mm/16 węzłach.

Uzbrojenie stanowią 2 uniwersalne działa kal. 114 mm L/45 Mk 6 DP (1 x II) oraz 2 działka plot. kal. 40 mm L/60 Bofors Mk 5 (1 x II). Do zwalczania okrętów podwodnych służy trójłufowy moździerz bg „Squid”.

Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Typ 975, radar wczesnego ostrzegania Typ 965, dozoru powietrznego i nawodnego Typ 993. Do kierowania ogniem artyleryjskim służy radar Typ 275. Okręt wyposażony jest w sonary Typ 174 HF oraz 170B. Załoga liczy 237 ludzi, w tym 14 oficerów.

W roku 1985 nastąpiła poważna awaria silowni fregaty. Niektóre źródła mówiły, że okręt jeszcze w roku 1996 miał zostać skierowany na złom, ale pozostał nadal w służbie mimo symbolicznej wartości bojowej, stanowiąc „żywe” muzeum brytyjskiej techniki okrętowej lat pięćdziesiątych.

Kolejne 2 fregaty z floty Bangladesz należą do typu **Leopard** (Typ 41)<sup>7</sup>. Wyporność standardowa tych jednostek wynosi 2 300 t, zaś pełna 2 520 t przy wymiarach kadłuba identycznych jak w przypadku fregaty typu **Salisbury**. Również zastosowany układ napędowy stanowi powtórzenie rozwiązania

z fregat Typ 61, dzięki czemu jednostki mają taką samą prędkość i zasięg. Okręty posiadają wyłącznie uzbrojenie artyleryjskie składające się z 4 uniwersalnych dział kal. 114 mm L/45 Mk 6 DP (2 x II) oraz 1 działka plot. kal. 40 mm L/60 Mk 9.

Wyposażenie elektroniczne takie same jak w przypadku fregaty **Osman**, za wyjątkiem usuniętych sonarów.

Załoga fregat liczy 235 ludzi, w tym 15 oficerów.

Pierwsza z fregat została przejęta od Royal Navy w 1978, a następna w 1982 roku. Koszt przejęcia wynosił około 2 mln £. Obecnie **F 15** pełni funkcję jednostki szkolnej, zaś **F 17** z chwilą wejścia do służby **Ban-ganandhu** został „zdegradowany” do funkcji hulka dla załóg.

Podstawę lekkich sił uderzeniowych stanowią 10 kutrów raketowych produkcji chińskiej, należących do dwóch różnych typów.

Większych 5 jednostek należy do typu **Huangfeng** (Typ 021)<sup>8</sup>. Ich wyporność standardowa wynosi 175 t, a pełna 205 t przy długości 38,8 m, szerokości 7,6 m i zanurzeniu 1,7 m. Napęd stanowią 3 silniki wysokoprężne M-503A o łącznej mocy 12 000 KM, poruszające 3 śruby napędowe, zapewniające maksymalną prędkość 35 węzłów. Zasięg wynosi 800 Mm/30 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 65 kW.

Podstawowe uzbrojenie stanowią 4 pociski raketowe HY-1 (4 x I) oraz 4 działka plot. kal. 30 mm AK-230 (2 x II). Wyposażenie elektroniczne składa się ze stacji

radarowej wykrywania celów Typ 256. Załogę stanowi 65 ludzi, w tym 5 oficerów, co wydaje się jednak liczbą zdecydowanie zbyt dużą.

Jednostki te stanowią chińską wersję radzieckiego kutra raketowego typ **Osa-I** weszły w skład floty Bangladesz w listopadzie 1988, a ostatnia w czerwcu 1992 roku. W kwietniu 1991 w czasie tajfunu 2 okręty tego typu zatonięły, lecz później zostały wydobyte i wyremontowane, a pozostałe 2 odniosły uszkodzenia.

Kolejnych 5 mniejszych kutrów raketowych należy do typu **Houku** (Typ 024)<sup>9</sup>. Ich wyporność standardowa wynosi 68 t, a pełna 79 t przy długości 27 m, szerokości 6,5 m i zanurzeniu 1,8 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokoprężne M-5-F-4 o łącznej mocy 4 800 KM, napędzające 4 śruby, co pozwala na rozwijanie prędkości maksymalnej 37 węzłów. Zasięg 400 Mm/30 węzłach i odpowiednio 500 Mm/24 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 65 kW.

Uzbrojenie kutrów stanowią 2 pociski raketowe SY-1 (2 x I) oraz 2 działka plot. kal. 25 mm (1 x II). Jednostki wyposażone są w stacje radarowe wykrywania celów Typ 256. Załoga liczy 17 ludzi, w tym 4 oficerów.

7. są to **Abu Bakr** (F 15) eks-bryt. **Lynx** (F 27), zbud. John Brown, Clydebank 1953-1957 oraz **Ali Haider** (F 17) eks-bryt. **Jaguar** (F 37), zbud. Wm. Denny and Bros. Dumbarton.

8. są to P 8125 **Durdharsha**, P 8126 **Durdanta**, P 8127 **Durnibar**, P 8128 **Durdanda** oraz P 8131 **Anirban**.

9. są to P 8111 **Durbar**, P 8112 **Duranta**, P 8113 **Durvedya** P 8113 **Durdam** oraz P 8141 **Uital**.

Fregata **Umar Farooq** (F 16) brytyjskiego typu **Salisbury**, 1999 r.

fot. Leo van Ginderen.





Kuter rakietowy *Durdharsha* (P 8125) chińskiego typu *Huangfeng*, 1996 r.

fot. Marine Nationale via Bernard Prézelin.

Okrety zostały przejęte przez flotę Bangladesz w kwietniu i listopadzie 1983, a ostatnia w sierpniu 1992 roku. W kwietniu 1991 w czasie tajfunu dwie jednostki tej klasy zostały poważnie uszkodzone, lecz po remoncie wróciły do służby.

Uzupełnieniem kutrów rakietowych w ramach lekkich sił uderzeniowych jest 8 kutrów torpedowych-półwodolotów chińskiego typu *Huchuan*<sup>10</sup>. Wyporność standardowa tych jednostek wynosi 39 t, a pełna 45,8 t przy wymiarach kadłuba — długość 22,5 m, szerokość 3,8 m i zanurzenie 1,2 m. Szerokość konstrukcji wraz z płacami wynosi 6,3 m. Napęd kutrów stanowią 3 sil-

niki wysokoprężne M-50F-4 o łącznej mocy 3 600 KM, poruszające 3 śruby napędowe, co zapewnia maksymalną prędkość 50 węzłów (przy zastosowaniu dziobowych płaców w warunkach spokojnego morza). Prędkość marszowa 32 węzły. Zasięg wynosi 500 Mm/30 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 5,6 kW.

Uzbrojenie kutrów stanowią 2 torpedy kal. 533 mm oraz 4 wkm plot. kal. 14,5 mm (2 x II). Jednostki wyposażone są w radar nawigacyjny Typ 753. Załoga liczy 23 ludzi, w tym 3 oficerów.

Pierwsze 4 okręty tego typu zostały przejęte przez Bangladesz jako używane od ma-

rynarki wojennej Chin w marcu 1988, natomiast kolejne 4 podarował w roku 1992 swemu „dawnemu terytorium” Pakistan dla wyrównania strat floty spowodowanych przez tajfun w kwietniu 1991.

Grupą jednostek, które odgrywają istotną rolę w systemie zabezpieczenia wybrzeża są patrolowce. Bangladesz dysponuje (1999) 12 patrolowcami i 4 kutrami patrolowymi, nie licząc jednostki Straży Ochrony Wybrzeża.

Największymi jednostkami tej klasy są 2 patrolowce typu *Meghna*<sup>11</sup>, zbudowane w roku 1984 przez stocznię Vosper Private Ltd w Singapurze. Ich pełna wyporność wynosi 410 t przy wymiarach 45,5 x 7,5 x 2 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Paxman Valenta 12 CM o łącznej mocy 6 000 KM, które poruszają 2 śruby napędowe, zapewniające uzyskanie maksymalnej prędkości 22 węzłów. Zasięg wynosi 2 000 Mm/16 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 218 kW.

Uzbrojenie stanowi jedno działko plot. kal. 57 mm L/70 Bofors SAK 57 Mk 1, 1 działko plot. kal. 40 mm L/70 Bofors oraz 2 km kal. 7,62 mm (2 x I). Wyposażenie elektroniczne stanowi radar nawigacyjny Decca TM 1229C oraz celownik optyczny Alenia NA 18B. Załoga liczy 48 ludzi, w tym 3 oficerów.

Jednostki te przeznaczone są do ochrony 200 milowej strefy ekonomicznej. W czasie tajfunu w kwietniu 1991 oba okręty zostały

Kuter torpedowy *TB 35* (P 8235) chińskiego typu *Huchuan*, 1996 r.

fot. Marine Nationale via Bernard Prézelin.



10. są to eks-chińskie P 8221 TB 1, P 8222 TB 2, P 8223 TB 3, P 8224 TB 4 oraz eks-pakistańskie P 8235 TB 35, P 8236 TB 36, P 8237 TB 37 i P 8238 TB 38.

11. są to P 211 Meghna oraz P 212 Jamuna.



uszkodzone, jednak po naprawie szybko porwały do służby.

Podobną wielkość prezentuje **Nirbhoy** (P 812)<sup>12</sup> należący do chińskiego typu *Hainan*. Jego wyporność standardowa wynosi 375 t, a pełna 400 t przy długości 58,8 m, szerokości 7,2 m i zanurzeniu 2,2 m. Napęd zapewniają 4 silniki wysokopiętne o łącznej mocy 8 800 KM, które poruszają 4 śruby. Maksymalna prędkość wynosi 30,5 węzła. Zasięg 2 000 Mm/14 węzłach.

Uzbrojenie artyleryjskie obejmuje 4 działka plot. kal. 57 mm L/70 (2 x II), 4 działka plot. kal. 25 mm L/80 2M-3 (2 x II). Do zwalczania okrętów podwodnych służą 4 pięcioprowadnicowe rmbg RBU-1200, 2 mbg oraz 2 zrzutnie bg. Jednostka może przyjmować również na pokład niewielką liczbę min morskich.

Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar dozoru nawodnego Typ 253 oraz sonar Tamir-11. Załoga jednostki liczy 70 marynarzy i oficerów.

Okręt wszedł do służby pod banderą Bangladesz w grudniu 1985 roku.

Chiński typ **Shanghai-II** jest obecnie reprezentowany jedynie przez 3 jednostki<sup>13</sup>. Ich wyporność standardowa wynosi 122 t, a pełna 135 t przy wymiarach kadłuba 38,8 x 5,4 x 1,6 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokopiętne (2 x L12-180 i 2 x L12-180Z) o łącznej mocy 4 220 KM, które poruszają 4 śruby napędowe. Maksymalna prędkość 28,5 węzła, a zasięg 750 Mm/16,5 węzła. Moc elektrowni pokładowej 39 kW.

Uzbrojenie stanowią 4 działka plot. kal. 37 mm L/63 Typ 74 (2 x II) oraz 4 działka

plot. kal. 25 mm L/80 Typ 61. Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny. Załoga liczy 36 marynarzy i oficerów.

Bardzo zbliżoną charakterystykę prezentuje przejęty z Chin w kwietniu 1996 roku **Barkat** (P 711) zbudowany w stoczni Guojian, a należący do typu *Haizhut*. Wyporność standardowa wynosi 150 t, a pełna 170 t przy wymiarach 41 x 5,4 x 1,8 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokopiętne L12-180Z o łącznej mocy 4 800 KM, które zapewniają maksymalną prędkość na poziomie 29 węzłów. Zasięg 750 Mm/16 węzłach.

Uzbrojenie stanowią 4 działka plot. kal. 37 mm L/64 Typ 76 (2 x II) oraz 4 działka plot. kal. 25 mm L/80 Typ 81 (2 x II). Wyposażenie elektroniczne stanowi radar Anritsu 726 UA dozoru nawodnego i powietrznego. Załoga liczy 28 ludzi, w tym 4 oficerów.

W służbie pozostają również jeszcze 2 stare, bo zbudowane w roku 1956, patrolowce jugosłowiańskiego typu **Kraljevica**<sup>14</sup>. Ich wyporność standardowa wynosi 190 t, a pełna odpowiednio 202 t przy wymiarach 41 x 6,3 x 2,2 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokopiętne MAN W8V 30/38 o łącznej mocy 3 300 KM, które poruszają 2 śruby napędowe. Maksymalna prędkość wynosi 18 węzłów, a zasięg 1 000 Mm/12 węzłach.

Uzbrojenie artyleryjskie składa się z 2 działek plot. kal. 40 mm (2 x I) oraz 4 działek plot. kal. 20 mm (4 x I). Do zwalczania okrętów podwodnych służą 2 mbg Mk 6 oraz 2 zrzutnie bg. Jednostka posiada także 2 pięcioprowadnicowe wyrzutnie npr kal. 128 mm.

Wyposażenie elektroniczne stanowi radar nawigacyjny Decca 1229 oraz sonar kadłubowy QCU-2. Załoga jednostek liczy 44 ludzi, w tym 4 oficerów.

Okręty weszły do służby pod banderą Bangladesz jako używane w roku 1975, zaś w latach 1995 oraz 1997-98 dokonano na nich wymiany silowni, co pozwoliło na przedłużenie okresu służby.

Do starszych i mniejszych patrolowców należą 2 jednostki indyjskiego typu **Ajay**<sup>15</sup> zbudowane w roku 1962 przez stocznię Högly Dockyard w Kalkucie (Indie). Wyporność standardowa wynosi 120 t, a pełna 151 t przy wymiarach 35,8 x 6,1 x 1,9 m. Napęd zapewniają 2 silniki wysokopiętne Paxman Yhaxn o łącznej mocy 1 000 KM, które poruszają 2 śruby. Maksymalna prędkość 18 węzłów, a zasięg 500 Mm/12 węzłach i odpowiednio 1 000 Mm/8 węzłach.

Uzbrojenie zróżnicowane, **P 312** — 8 działek plot. kal. 20 mm L/90 M-75 (2 x IV), zaś **P 313** 1 działko plot. kal. 40 mm L/60 Bofors oraz 4 działka plot. kal. 20 mm L/90 M-75 (1 x IV). Okręty wyposażone są w radar nawigacyjny Decca. Załoga liczy 35 ludzi, w tym 3 oficerów.

12. są to P 612 **Tawfiq**, P 613 **Tpanjeed**, P 614 **Tpanveer** poza tym w służbie Coast Guard pozostaje P 61 **Tawheed** (eks-P 611). Część starszych jednostek tego typu została już złomowana w roku 1995, były to P 411 **Shaheed Daulat**, P 412 **Shaheed Farid**, P 413 **Shaheed Mohibullah** i P 414 **Shaheed Akhtaruddin**.

13. bliźniacza jednostka P 811 **Durjoy** uszkodzona w czasie tajfunu, została złomowana w roku 1995.

14. są to P 314 **Karniphuli** (eks-PBR 502) oraz P 315 **Tipstna** (eks-PBR 505).

15. są to P 312 **Padma** (eks-ind. **Akshay**, P 3136) oraz P 313 **Surma** (eks-ind. **Ajay**, P 3135).

Patrolowiec **Nirbhoy** (P 812) chińskiego typu *Hainan*, 1996 r.

fot. Marine Nationale via Bernard Prézeln







Tralowiec *Sagar* (M 91) chińskiego typu T-43.

fot. Marine Nationale via Bernard Prézelin

Jednostki te należą do indyjskiej wersji brytyjskiego typu **Ford**, a zostały przejęte przez flotę Bangladesz jeszcze w roku 1974.

Bangladesz zachował w składzie swych sił morskich również „zdobyczny” patrolowiec **Bishkali** (P 311), który jest eks-pakistańskim **Jesore**, zbudowanym w 1965 przez stocznnię Brooke Marine w Lowestoft (Wielka Brytania). Jednostka została zatopiona w czasie wojny 1971 roku, a następnie wydobyta i wyremontowana w stoczni Khulna, co pozwoliło na jej ponowne wcielenie do służby w 1978. Wyporność standardowa patrolowca wynosi 115 t, a pełna 143 t przy wymiarach 32,6 x 6,1 x 1,6 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne MTU 12V538 o łącznej mocy 3 400 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 24 węzły.

Uzbrojenie składa się z 2 działek plot. kal. 40 mm L/70 OTOBreda (2 x I), a wyposażenie obejmuje radar nawigacyjny Decca. Załoga liczy 30 marynarzy i oficerów.

Flota dysponuje także 4 rzeczными kutrami patrolowymi typu **Pabna**<sup>16</sup> rodzimej produkcji, zbudowanymi przez DEW Narayengonj w Dhaka w latach 1972-1977. Wyporność pełna tych niewielkich jednostek wynosi 69,5 t przy wymiarach 22,9 x 6,1 x 1,9 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Cummins, które zapewniają maksymalną prędkość 10 węzłów. Zasięg wynosi 700 Mm/8 węzłach. Uzbrojenie stanowi 1 działko plot. kal. 40 mm L/60 Bofors, a załoga liczy 33 ludzi, w tym 3 oficerów.

Kutry patrolowe tworzą 11 Rzeczny Dywizjon Patrolowy bazujący w Mongla.

Bangladesz dysponuje również własnymi siłami obrony przeciwminowej, które tworzy 5 morskich tralowców.

Najnowszą jednostką jest tralowiec **Sagar** (M 91) zbudowany w roku 1995 w chińskiej stoczni w Wuzhang lub Guanzhou specjalnie na zamówienie Bangladeszu. Wyporność standardowa wynosi 500 t, a pełna 590 t przy długości kadłuba 60 m, szerokości 8,6 i zanurzeniu 2,2 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne 9D o łącznej mocy 2 000 KM, poruszające 2 śruby, które umożliwiają uzyskiwanie maksymalnej prędkości 14 węzłów. Zasięg 3 200 Mm/10 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 550 kW.

Uzbrojenie artyleryjskie obejmuje 4 działka plot. kal. 37 mm L/63 Typ 74 (2 x II), 4 działka plot. kal. 25 mm L/80 Typ 61 (2 x II) oraz 4 wkm plot. kal. 12,7 mm L/93 (2 x II). Jednostka posiada 2 mbg oraz może zabrać na pokład 12-16 min morskich. Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Typ 756 oraz kanadyjski sonar C-Tech CMAS-36/39 HF. Załoga tralowca liczy 70 ludzi, w tym 12 oficerów.

Zamówiony w roku 1993 okręt stanowi unowocześnione rozwinięcie starego radzieckiego typu T-43 (chiński projekt 010). Jednostka wyposażona jest w trały mechaniczne, akustyczne i magnetyczne. Planowano budowę w latach 1992-1994 dalszych 3 tralowców tego typu, z których jednak ostatecznie zrezygnowano.

W roku 1994 marynarka wojenna Bangladesz przejęła od Royal Navy 4 używane tralowce typu **River**<sup>17</sup>. Wyporność standardowa tych jednostek wynosi 630 t, a pełna 770 t przy długości całkowitej 47,6 m, szerokości 10,5 m i zanurzeniu 3,1/3,8 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Ruston 6 RKCM o łącznej mocy 3 040 KM, które poruszają 2 śruby napędowe. Prędkość maksymalna 14, a eksploatacyjna 12 węzłów. Zasięg 4 500 Mm/10 węzłach. Moc elektrowni pokładowej 460 kW.

Uzbrojenie tralowców stanowi 1 działko plot. kal. 40 mm L/60 Bofors Mk 3 oraz 2 km kal. 7,62 mm (2 x I). Wyposażenie elektroniczne obejmuje 2 radary nawigacyjne Decca TM 1226, sonar C-Tech CMAS-36/39 HF oraz 2 echosondy Kelvin-Hughes MS 48. Załoga liczy 32 ludzi, w tym 9 oficerów.

Z uwagi na ukształtowanie terytorium Bangladesz pocięte licznymi ciekami wodnymi, jednostki desantowe marynarki wojennej tego państwa odgrywają istotną rolę nie tylko czysto wojskową, ale również użytkową.

Największą jednostką tej klasy jest **Shahamant** (L 900) zbudowany w 1988 roku w stoczni Danyard we Frederikshavn (Dania) jako cywilny transportowiec, a następnie przejęty w 1990 przez flotę Bangladesz. Wyporność całkowita wynosi 366 t przy wymiarach 47 x 10,4 x 2,4 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Caterpillar D343 o łącznej mocy 720 KM, które zapewniały

16. są to P 112 **Noakhali**, P 113 **atukhali**, P 114 **Bogra** i P 115 **Rangamati**, po za tym w służbie Coast Guard znajduje się „blizniaczka” jednostka P (?) **Pabna** (eks- P 111).

17. są to M 95 **Shapla** (eks-bryt. **Waveney**, M 2003), M 96 **Shalikat** (eks-bryt. **Carron**, M 2004), M 97 **Shurubi** (eks-bryt. **Dovey**, M 2005) oraz M 98 **Shaibal** (eks-bryt. **Helford** M 2006) zbudowane w latach 1983-1985 przez stocznnię Richards Ltd w Great Yarmouth i Lowestoft (Wielka Brytania).



maksymalną prędkość 9,5 węzła. Załoga liczy 31 ludzi, w tym 3 oficerów.

Kolejne 2 jednostki reprezentujące amerykański typ **U.S. Army LCU 1466**<sup>18</sup> zostały przejęte w roku 1992. Ich wyporność standardowa wynosi 180 t, a pełna 347 t przy wymiarach 36,1 x 10,4 x 1,6 m. Napęd stanowią 3 silniki wysokoprężne GM Gray Marine 64 YTL o łącznej mocy 1 200 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 8 węzłów. Zasięg 1 200 Mm/6 węzłów, a z ładunkiem 700 Mm/7 węzłach.

Jednostki uzbrojone są w 2 wkm kal. 12,7 mm (2 x I), zaś ich wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Canadian Marconi LN-66. Załoga liczy 11 ludzi. Ładowność wynosi 150 t, w ładowni o wymiarach 15,8 x 9 m wyposażonej w rampę dziobową i rufową.

Flota dysponuje 4 kutrami desantowymi LCM chińskiego typu **Yuchai** (Typ 068)<sup>19</sup> otrzymanymi w roku 1986. Wyporność pełna tych niewielkich jednostek wynosi 85 t przy wymiarach 24,8 x 5,2 x 1,3 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne 12V-150 o łącznej mocy 600 KM, które zapewniają prędkość maksymalną 11,5 węzła. Zasięg 450 Mm/11,5 węzła. Uzbrojenie składa się z 4 wkm plot. kal. 14,5 mm L/93 (2 x II).

Jednostki stanowią chiński wariant radzieckiego typu **T 4**, dwa z nich zostały poważnie uszkodzone w czasie tajfunu w kwietniu 1991, jednak po remoncie wróciły do służby.

Bardzo podobną charakterystykę posiadają 3 kutry desantowe **LCM**<sup>20</sup> zbudowane przez rodzime stocznie w Khulna (2) i DEW Narayangonj Dhaka (1). Ich pełna wyporność wynosi 83 t przy długości 21,3 m, szerokości 5,2 m i zanurzeniu 1,5 m. Napęd zapewniają 2 silniki wysokoprężne Cummins o łącznej mocy 730 KM. Prędkość maksymalna jednostki bez ładunku wynosi 12 węzłów. Załoga liczy 10 ludzi, w tym oficer.

Kolejne 4 kutry desantowe otrzymał Bangladesz w roku 1991 od U.S. Navy dla uzupełnienia strat spowodowanych katastrofalnym tajfunem w kwietniu tego roku. Są to, posiadające aluminiowy kadłub, jednostki typu **U.S. LCM(8)**. Ich wyporność standardowa wynosi 34 t, a pełna 121 t przy wymiarach 22,4 x 6,4 x 1,4 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokoprężne GM Detroit Diesel 6-71 o łącznej mocy 560 KM, które zapewniają jednostce bez ładunku prędkość maksymalną 12 węzłów. Zasięg 150 Mm/12 węzłów. Kutry mogą zabierać na pokład 56 t ładunku lub 150 żołnierzy.

Poza częścią bojową marynarka wojenna Bangladesz dysponuje niewielkim, ale zbalansowanym zespołem jednostek pomocniczych, które zabezpieczają podstawowe potrzeby floty.

Na pierwszym miejscu należy wymienić zbiornikowiec zaopatrzeniowy **Khan Jahan Ali** (A 515) zbudowany w 1983 w jednej ze stocznii japońskich dla państwowego armatora, a następnie przejęty w tym samym roku przez marynarkę wojenną. Wyporność standardowa 1 343 t, a pełna 2 900 t (1 342 BRT) przy długości kadłuba 76,1 m, szerokości 11,4 m i zanurzeniu 5,3 m. Napęd stanowi 6-cylindrowy silnik wysokoprężny o mocy 1 350 KM, który zapewnia uzyskiwanie prędkości do 12 węzłów. Uzbrojenie składa się z 2 pojedynczych działek plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon, a wyposażenie elektroniczne stanowi radar nawigacyjny. Załoga zbiornikowca liczy 26 ludzi, w tym 3 oficerów. Ładowność 1 500 t paliwa, które można podawać bezpośrednio na okręt.

Podobną funkcję w portach pełni przejęta w roku 1996 od firm transportowych bunkierka o długości 45 m **Imam Gazzali** (A 516).

Bezpieczeństwo okrętom zapewnia holownik morski **Khadem** (A 721) należący do chińskiego typu **Dinhai**. Jednostka została zbudowana na zamówienie Bangladesz przez stocznnię w Wuhu (Chiny) w roku 1984. Wyporność pełna holownika wynosi 1 472 t (980 BRT) przy wymiarach 60,2 x 11,6 x 4,4 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 2 640 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 14 węzłów. Zasięg 7 200 Mm/14 węzłach.

Uzbrojenie składa się z 2 wkm plot. kal. 12,7 mm (2 x I), a wyposażenie elektroniczne obejmuje 2 radary. Załoga jednostki liczy 56 ludzi, w tym 7 oficerów.

Do obsługi okrętów w portach służy duży holownik portowy **Sebak** (A 722) o wyporności około 400 t, zbudowany w Dhaka w roku 1995.

Podstawowe remonty bieżące niezbędne dla utrzymania gotowości technicznej zabezpiecza jednostka warsztatowa **Shahayak** (A 512), przebudowana z rzeczno statku pasażerskiego przez stocznnię w Khulna w roku 1978. Jej wyporność pełna wynosi 477 t przy wymiarach 44,7 x 8 x 2 m. Napęd stanowi silnik wysokoprężny Cummins, który zapewnia maksymalną prędkość 11,5 węzła. Zasięg wynosi 3 800 Mm/11,5 węzła. Uzbrojenie składa się z 1 działka plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon, a wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny. Załoga liczy 45 ludzi, w tym 1 oficer

Funkcje jednostek pomocniczych pełnią obecnie również 2 dawne chińskie kutry desantowe typu **Yuchin** (Typ 069) otrzymane w roku 1983<sup>21</sup>. Ich pełna wyporność wynosi 83 t przy wymiarach 24,1 x 5,2 x 1,1 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 600 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 11,5 węzła. Zasięg 700

Mm/11,5 węzła. Załoga wykonujących głównie zadania transportowe kutrów wynosi 26 ludzi, w tym 1 oficer.

Listę jednostek pomocniczych zamyka okręt szkolny **Shaheed Ruhul Amin** (A 511), eks-brytyjski **Jersey** (P 295) należący do typu **Island**, zbudowany w roku 1976 przez stocznnię Hall Russell w Aberdeen (Wielka Brytania). Okręt został przejęty od Royal Navy w roku 1994. Wyporność standardowa wynosi 998 t, a pełna 1 280 t przy długości całkowitej 61,1 m, szerokości 11 m i zanurzeniu 4,3 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Ruston 12RK 3 CM o łącznej mocy 4 380 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 16,5 węzła. Okręt posiada dużą dzielność morską pozwalającą dzięki stabilizatorom plotwowym działać przy stanie morza 8. Moc elektrowni pokładowej 536 kW.

Uzbrojenie składa się z 1 działka plot. kal. 40 mm L/60 Bofors oraz 2 km kal. 7,62 mm (2 x I), zaś wyposażenie elektroniczne obejmuje radar nawigacyjny Typ 1006 oraz sonar Simrad SU. Nie jest znana liczebność załogi ani kursantów, która w RN wynosiła 34 ludzi, w tym 5 oficerów. Jednostka posiada urządzenia do neutralizacji zanieczyszczeń oraz zbiornik detergentów o pojemności 28,6 t.

Zostało zaplanowane przejęcie przez flotę Bangladesz drugiej „bliźniaczki” jednostki eks-**Orkaney** (P 299).

Marynarka wojenna Bangladesz jest typowym reprezentantem licznych obecnie flot ubogich krajów rozwijających się, choć jak na tę grupę państw prezentuje się wcale okazale. Funkcje floty bardziej skierowane są na sprawy obsługi dalekiego od stabilizacji wewnętrznej państwa (należy wspomnieć liczne przewroty wojskowe w przeszłości, a islamistów obecnie), w dodatku jeszcze nękanego częstymi klęskami naturalnymi. Perspektywy rozwoju mimo wcielenia w ostatnim czasie bardzo nowoczesnej fregaty z uwagi na permanentny brak środków finansowych nie przedstawiają się zachęcająco i wszystko wskazuje, że flota Bangladesz nadal pozostawać będzie składnicą różnych, często muzealnych już, okrętów. ●

## Bibliografia:

- Combat Fleets of the World 2000-2001*, pod red. Baker A.D. III, Annapolis 2000.
- Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.
- Jane's Fighting Ships 1992-93*, Coulsdon, 1992.
- „Morza, Statki i Okręty” nr 3/2002 — Z życia flot.

18. są to L 901 **Shah Poran** (eks-**Cerro Gordo**, LCU 1512) oraz L 902 **Shah Makhdom** (eks-**Cadgel**, LCU 1566).

19. są to **A 584 LCT 101**, **A 585 LCT 102**, **A 586 LCT 103** oraz **A 587 LCU 104**.

20. są to **LCVP 011**, **LCVP 012** i **LCVP 013**.

21. są to **A 581 Darshak** i **A 582 Talleshi**.



*Aleksandr Mitrofanov*  
(Litwa)

Okręt podwodny „Skorpion”,  
były B-427, zacumowany  
obok *Queen Mary*.  
fot. Aleksandr Mitrofanov

## B-427 u amerykańskich wybrzeży

W grudniu ubiegłego roku staliśmy w Los Angeles i zechciałem zrealizować swe dawne marzenie by odwiedzić znakomity linowiec pasażerski *Queen Mary*. I tu spotkała mnie niespodzianka, obok liniowca stał okręt podwodny projektu 641 z rozwiniętą radziecką banderą i proporcem.

W roku 1995 grupa australijskich biznesmenów założyła firmę „Foxtro 641 (Australia) Pty Ltd.”, która po długich targach z rosyjskimi władzami nabyła skreślony z listy floty okręt podwodny B-427 — ostatni tej klasy we Flocie Oceanu Spokojnego. Zbudowana w 1971 roku przez Admiraliński Zawod w Leningradzie jednostka znajdowała się w służbie 22 lata.

25 lipca 1995 roku okręt na holu MB-330 wyszedł w daleką drogę do australijskiego portu w Sydney. okręt odprowadzał 2 oficerów podwodniaków — kmdr ppor. Igor Kołosow i kpt. Ilia Kalinin. Przejście nie odbyło się bez przygód. Po wyjściu z Pusanu, gdzie holownik pobierał paliwo, karawana trafiła na silny tajfun. Okręt doznał przebiecia o powierzchni ok. 2 m<sup>2</sup> w rejonie zbiorników balastowych 2 i 7 (lewa burta). Przechylił osiągnął 7°. Aby wyrównać przechył postanowiono zalać zbiorniki przeciwległej burty, wykorzystując do tego pompy pożarowe i węże holownika. Aby to zrealizować podwodniacy, ryzykując życiem musieli dostać się do centralnego stanowiska operacyjnego by pootwierać zawory wentyli poszczególnych zbiorników. 24 sierpnia jednostka

dotarła do Sydney, gdzie przez ponad 2,5 roku była eksponatem Narodowego Muzeum Morskiego pod nazwą „Skorpion”. Na szczęście miałem okazję odwiedzić to muzeum, które pozostawiło bardzo mile wspomnienia. Wśród pływających eksponatów znajduje się między innymi okręt podwodny marynarki australijskiej *Onslow* (typu *Oberon* we wspaniałym stanie), ostatni australijski okręt artyleryjski *Vampire* (niszczyciel typu *Daring*), zbudowana przez entuzjastów ze składek społeczeństwa replika żaglowca Jamesa Cooka *Endavour*, trzymasztowy żaglowiec James Craig, zbudowany w Anglii w 1874 i inne.

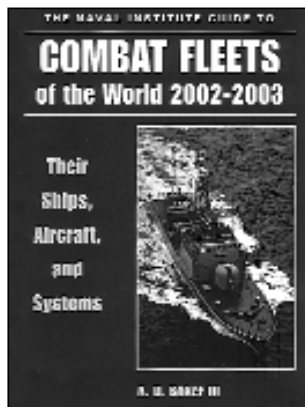
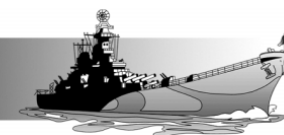
latem 1998 roku wysłano „Skorpiona” w nową podróż, tym razem do Long Beach (Kalifornia). Pacyfik B-427 pokonał na pokładzie statku-doku do transportu ciężkich ładunków (heavy lift ship) *Condock IV*. Obecnie „Skorpion” stoi w sąsiedztwie zna-

komitej *Queen Mary* (w przyszłości planuje się przekształcenie tego duetu w trio, stawiając w pobliżu jeden z wycofanych ze służby amerykańskich lotniskowców). Jednostka pozostaje własnością australijskiej firmy, lecz operatorem przedsięwzięcia jest „Queen’s Seaport Development Inc.”. Więcej o okręcie podwodnym można dowiedzieć się odwiedzając stronę <http://www.wueenmary.com>.

Na nabrzeżu, w sąsiedztwie B-427 znajduje się niewielki sklep, gdzie można nabyć znaczki, pocztówki, prospekty, koszulki i inne pamiątki, poświęcone okrętowi-muzeum. B-427 to nie pierwszy radziecki okręt podwodny, który jest eksponatem muzealnym, lub po prostu atrakcją turystycznym zagranicą. ●

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

Nr	Nazwa okrętu	Projekt	Miejsce ekspozycji
1	B-143	641	Zeebrugge, Belgia
2	B-15	641	New Westminster, Kanada
3	S-359	613	Nakskov, Dania
4	K-24	651	Peenemünde, Niemcy
5	B-80	611	Den Helder, Holandia
6	S-194	613	Norrköping, Szwecja
7	B-39	641	Folkestone, Wielka Brytania
8	K-81	651	St. Petersburg, Stany Zjednoczone



### COMBAT FLEETS of the World 2002-2003

pod red. A. D. Baker III, s. 1.134, format 235 x 300 mm, 2.984 fot., 129 planów i rzutów, 44 rys., Naval Institute Press, Annapolis, Maryland USA, 2002, cena 195 USD

W maju 2002 roku Naval Institute Press w Annapolis (Maryland USA) opublikował kolejną edycję znanego i cenionego rocznika flot — *COMBAT FLEET of the World 2002-2003, Their Ships, Aircraft and Systems*. Redaktorem koordynującym tego wydawnictwa jest A.D. Baker III, który współpracuje z rocznikiem nieprzerwanie od roku 1978. Warto w tym miejscu wspomnieć, że A.D. Baker III, absolwent uniwersytetu w Harvard, eks oficer U.S. Navy, który w latach osiemdziesiątych pełnił obowiązki asystenta sekretarza marynarki ds. wywiadu, jest także autorem ponad 60 książek z zakresu historii marynarki wojennej i jej techniki oraz licznych artykułów publikowanych na łamach „US Naval Institute Proceedings” i „Naval History”.

*COMBAT FLEET* ukazujący się w cyklu dwuletnim, w edycji 2002-2003 przedstawia stan posiadania flot 179 państw i terytoriów, wśród których znajdują się również śródlądowe — Austria, Białoruś, Boliwia, Botswana, Burundi, Kazachstan, Malawi, Paragwaj, Szwajcaria, Turkmenistan i Węgry oraz 1 organizacji międzynarodowej (NATO) wg stanu na dzień 1 stycznia 2002 roku.

W części wstępnej zaprezentowano źródła informacji, w tym przede wszystkim materiałów ikonograficznych. Następnie zademonstrowany został sposób prezentacji poszczególnych jednostek w roczniku, stosowana typologia okrętów bojowych i jednostek pomocniczych wraz z wykazem używanych w tekście skrótów. Część wstępną zamykają tabele przeliczników jednostek miar i wielkości w układzie metrycznym i niemetrycznym.

Podstawową część rocznika stanowią prezentacje marynarek wojennych poszczególnych państw w układzie alfabetycznym (wg brzmienia języka angielskiego).

Opis każdej z prezentowanych w roczniku flot zawiera część ogólną, gdzie przedstawiono liczebność personelu tego rodzaju sił zbrojnych w podziale na oficerów i pozostałych, z ewentualnym uwzględnieniem piechoty morskiej, lotnictwa morskiego, a także zmilitaryzowanych formacji ochrony granicy. Część ta zawiera również podstawowe informacje o składzie organizacyjnym floty z jej bazami, ośrodkami szkoleniowymi i remontowymi.

W każdym przypadku zaprezentowane zostało również lotnictwo morskie (organiczne bądź działające w ramach sił powietrznych) łącznie z opisem znajdującego się na jego wyposażeniu sprzętu latającego, zaś gdy istnieje odrębna artyleria nadbrzeżna także jej organizacja i uzbrojenie.

Dla państw posiadających duże floty takich jak USA, Rosja, Francja, Wielka Brytania, Włochy czy nawet Chiny, które dysponują generalnie uzbrojeniem i wyposażeniem rodzimej produkcji, wymienione zostały podstawowe systemy uzbrojenia rakietowego, artyleryjskiego, torpedowo-minowego wraz z stosowanym wyposażeniem elektronicznym.

Znajdujące się na stanie flot okręty bojowe zostały uszeregowane wg swego „ciężaru gatunkowego”, poczynając od jednostek lotniczych, poprzez okręty podwodne do jednostek nawodnych, które prezentowano w oparciu o kryterium wielkości w układzie chronologicznym od najnowszych do najstarszych. Poza okrętami bojowymi marynarki wojennej wymieniono również jednostki pływające podległe organizacyjnie służbom zmilitaryzowanym, w zależności od państwa, ochrony granic, policyjnym bądź celnym. Stan posiadania zamykają zawsze jednostki pomocnicze o szerokiej gamie zastosowań.

Oceniając sygnalizowane w wydawnictwie trendy rozwojowe marynarek wojennych, można stwierdzić, że nic nowego, szczególnie interesującego, nie zostało odnotowane od czasu poprzedniej edycji rocznika, która miała miejsce w roku 2000. Przy stałej tendencji do ograniczania wydatków na zbrojenia, w tym także i morskie, nadal największy ruch inwestycyjny odnotować należy we flotach USA, Wielkiej Brytanii, Francji, RFN i Japonii, choć skutki aktualnej gorączki wojennej związanej z wydarzeniami z 11 września 2001 roku, czyli walki ze światowym terroryzmem, nie są jeszcze widoczne. Duży respekt może wywoływać bardzo dynamiczny rozwój flot Chin (ChRL), Indii, Korei Południowej i ROC (Tajwan), choć zwłaszcza te ostatnie dwa państwa nadal jeszcze odczuwają gospodarcze skutki załamania dalekowschodnich „młodych tygrysów”, jakie miało miejsce kilka lat temu. Całkowitą ru-

inę przedstawiają floty państw czarnej Afryki, może poza Republiką Południowej Afryki i leżącymi na północy kontynentu krajami arabskimi. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest zarówno brak nowych zakupów z powodu chronicznej mizerni finansowej jak i fatalna bieżąca eksploatacja, szybko prowadząca do całkowitej technicznej dekapitalizacji. Brak większych ruchów inwestycyjnych wśród flot państw Ameryki Łacińskiej, może poza Brazylią. Nadal utrzymuje się bezruch we flocie rosyjskiej, której od co najmniej 10 lat nie zasilila żadna większa jednostka. Za pierwszą jaskółkę zmian uznać można chyba jednak oddanie do służby w roku 2002 eskortowca *Tatarstan* (proj. 11660 *Gepard*), czy i ile tendencja ta okaże się trwała pokaże czas. Wśród flot dawnych „demoludów” zaobserwować można skłonność do przejmowania nатовskiego „demobilu”, prócz Polski rocznik wymienia tu także Rumunię i jej zabieg o pozyskanie 2 brytyjskich fregat typu *Boxer* (Type BATCH 2) — eks-*London* i eks-*Coventry*. Dla odmiany tradycyjnie też nowe jednostki i to całkiem nowoczesne (fregaty rakietowe F-3000S czy korwety rakietowe typu *Baynua*) znalazły się w składzie flot Arabii Saudyjskiej i Zjednoczonych Emiratów Arabskich.

Zamieszczona na końcu części merytorycznej „Addenda” (aneks) zawiera informacje z ostatniej chwili, które nie zdążyły trafić do rocznika. Zawarty na 19 stronach indeks nazw wszystkich wymienionych w roczniku okrętów bojowych i jednostek pomocniczych ułatwia poszukiwania.

Rozmiary samego rocznika, w tym niebagatelną wagę wynoszącą 3,9 kg, jak to zwykle bywa w przypadku tego rodzaju wydawnictw, wzbudzić mogą uzasadniony respekt dla ogromu pracy autora i zespołu jego współpracowników. W tym miejscu warto nadmienić, że w tym szacownym gronie wymienione zostały również „Okręty Wojenne” wraz z ich redaktorem naczelnym kolegą Jarkiem Malinowskim.

Całość bardzo bogato ilustrowana, w dużej mierze oryginalnymi, wcześniej niepublikowanymi zdjęciami i uzupełniona rzutami czy planami, zwłaszcza nowych okrętów znajdujących się jeszcze w budowie. Twarda i skierowana i efektowna okładka, choć pewne zastrzeżenia natury funkcjonalnej może budzić technologia wykonania samego grzbietu, który przy tej grubości książki (ponad 1.100 stron), może nie wytrzymać częstego otwierania i wertowania, a taka w końcu jest funkcja rocznika flot.

*COMBAT FLEETS of the World 2002-2003* godzien jest niewątpliwie polecenia wszystkim, których interesują trendy rozwojowe współczesnej

marynarki wojennej na świecie, choć zdać sobie należy sprawę, że przyjemność posiadania tej „cegly” nie należy do tanich, bowiem jeszcze poprzednia edycja kosztowała już 175 USD. Rzecz jednak w tym, że rocznik wart jest swojej ceny.

Maciej S. Sobański



**Najdłuższy pancernik świata**  
praca zbiorowa pod redakcją Kalinin W., Chorzępa J., s. 60, format 210 x 296 mm, fot. 41, w tym 16 barwnych, plany i szkice 30, map 7, tab. 1, Wydawnictwo „Forteca”, Przasnysz 2002, cena ?

Z reguły dzieje okrętu kończą się z chwilą jego kasacji, choć zdarzają się wyjątki od tej prawidłowości. Jednym z takich wyjątków był rosyjski okręt liniowy *Poltawa*, drednot typu *Sewastopol*, który choć służbę na morzu pełnił relatywnie niedługo, to jednak jego dzieła okazały się zadziwiająco długowieczne. Właśnie „drugiemu” życiu pancernika, a precyzyjniej tylko jego działom poświęcona jest praca zbiorowa zatytułowana *Najdłuższy pancernik świata — Niezwykła historia wieży artylerii głównej pancernika Poltawa oraz ich nadbrzeżnych stanowisk*, wydana w roku 2002 przez wydawnictwo „Forteca” w Przasnyszu. W skład zespołu autorskiego, którym kierowali Włodzimierz Kalinin z Rosji oraz Jarosław Chorzępa, weszło 6 autorów z Rosji, Ukrainy, Finlandii i Polski.

Praca w części wstępnej przedstawia krótki rys historyczny nowoczesnej artylerii nadbrzeżnej, która od połowy XIX wieku ewoluowała w kierunku budowania baterii dział dużego kalibru, umieszczonych w opancerzonych, zamkniętych wieżach, konstrukcyjnie bardzo podobnych do wież artyleryjskich stosowanych na pancernikach. Na skalę masową wieże pancerne pojawiły się po roku 1905, co związane było z wejściem do służby całkowicie nowej jakościowo jednostki, jakim był okręt liniowy *Dreadnought*, dzięki któremu





## RECENZJE

upowszechniła się szybkostrzelna artyleria wieżowa dużego kalibru. Również Rosja sięgnęła po te „nowinki”, zwłaszcza do wzmocnienia potencjału obronnego tzw. „Pozycji artyleryjsko-minowej” na wodach Zatoki Fińskiej, której zadaniem była ochrona dostępu z morza do stolicy imperium w Sankt Petersburgu. Niestety wybuch I wojny światowej i jej niekorzystny dla Rosji przebieg spowodowały, że plany zrealizowane zostały jedynie częściowo i to znacznym opóźnieniem.

W kolejnym rozdziale przedstawiono dzieje „nosiciela” armat, jakim był okręt liniowy *Poltawa*, drednot uzbrojony w 12 dział kal. 305 mm umieszczonych w 4 wieżach artyleryjskich. Udział okrętu w działaniach wojennych nie był szczególnie znaczący, co wynikało z jednej strony z założeń taktyki użycia rosyjskiej Floty Bałtyckiej, a z drugiej z panicznej obawy przed stratami (klania się syndrom Cusziny) w bezpośrednim starciu z niewątpliwie potężniejszą Kaiserliche Marine. Wybuch rewolucji w lutym 1917 roku, a następnie jej „twórcza” kontynuacja w październiku, skomplikował jeszcze sytuację polityczną, w której Rosja już Radziecka, musiała ewakuować swe jednostki z dotychczasowej głównej bazy w Helsingforsie (Helsinki) do Kronstadt. Tam z uwagi na trudności kadrowe i materiałowe jedynie niewielką ich część wcielono do „Oddziału Czynnego”, podczas gdy pozostałe rdzewiały przy nabrzeżu. Na odstawionej do rezerwy i niewłaściwie nadzorowanej *Poltawie* wybuch w dniu 24 listopada 1919 groźny pożar, który spowodował znaczne uszkodzenie okrętu. W trakcie prowadzonego niemrawo remontu w roku 1923 kolejny pożar dopenił losu pancernika, który postanowiono nie odbudowywać, lecz pozostawiono do „kanibalizacji” dla uruchomionych już 3 „bliźniaków” typu *Sewastopol*.

„Kanibalizacja” dotknęła także artylerii głównego kalibru, choć ta ostatnia nie trafiła już na pokłady okrętów, lecz została instalowana jedynie na stanowiskach lądowych.

Pierwszym zastosowaniem dla elementów artylerii głównego kalibru z *Poltawy* była bateria wieżowa nr 35 w Sewastopolu, przy budowie której w latach 1925-1928 wykorzystano łóża dział kal. 305 mm z pancernika.

Całe wieże artyleryjskie zmodyfikowane do standardu MB-3-12 znalazły zastosowanie w organizowanej na wyspie Russkij w pobliżu Władywostoku na Dalekim Wschodzie baterii wieżowej nr 981 im. Woroszyłowa. Do budowy baterii składającej się z 2 wież ze śródokręcia *Poltawy* z 6 działami kal. 305 mm przystąpiono w roku 1932, zaś pierwsze próbną strzały oddano z niej w listopadzie 1934. Ostatecznie baterię ukończo-

no w roku 1937, choć dostawy urządzeń do kierowania ogniem trwały aż do 1940.

Sama bateria była dość skomplikowanym obiektem fortyfikacyjnym składającym się z 2 bloków artyleryjskich z wieżami oraz punktu dowodzenia wraz z rozbudowaną podziemną częścią techniczną, magazynową i mieszkalną oraz siecią 12 stanowisk obrony przeciwdesantowej. Bateria nr 981, która nie miała na szczęście okazji sprawdzić mocy swych dział w starciu z rzeczywistym przeciwnikiem, pozostawała w służbie w okresie między rokiem 1934 a 1997, obecnie zaś na jej mocno już rozszabrowanym terenie powstała filia Muzeum Floty Oceanu Spokojnego.

Kolejne 2 wieże pochodzące tym razem ze stanowiska dziobowego i rufowego pancernika miały zostać zamontowane na terenie baterii nr 3 na wyspie Russarö, wchodzącej w skład kompleksu obronnego na „wydzierżawionym” od Finlandii po tzw. „wojnie zimowej 1939-1940, półwyspie Hanko. Prace przy budowie baterii wzorowanej na tej z wyspy Russkij do chwili wybuchu wojny z Niemcami, a później także z Finlandią w czerwcu 1941 roku, nie wyszły poza fazę wstępnych robót inżynierskich przy przygotowaniu stanowisk. Same wieże przeżyły wojnę w porcie leninogradzkim, a po jej zakończeniu posłużyły do realizacji innej „inwestycji”.

Upadek Sewastopola w dniu 3 lipca 1942 roku, po długotrwałej, uporczywej obronie spowodował utratę 2 znajdujących się w pobliżu tego miasta wieżowych baterii nadbrzeżnych wyposażonych w działa kal. 305 mm, a mianowicie nr 30 i nr 35. Po zakończeniu działań wojennych władze radzieckie przystąpiły do odbudowy systemu obrony głównej bazy Floty Czarnomorskiej. W roku 1947 postanowiono odbudować baterię nr 30 z wykorzystaniem istniejących obiektów inżyniersko-fortecznych oraz zachowanych wież z pancernika *Poltawa*. Wieże te zostały jednak poddane gruntownej modernizacji do standardu MB-3-12FM, zwiększając grubość opancerzenia, ale przede wszystkim kąt podniesienia lufy z +25° do +40°, co pozwoliło na zwiększenie maksymalnej donośności do 44 km przy strzelaniu pociskiem lekkim wz. 1928. Nieznacznej poprawie uległa również szybkostrzelność dział. Przebudowie uległy także same stanowiska ogniowe, bowiem nowe wieże uzbrojone były w trzy działa, podczas gdy stare tylko w dwa.

Stanowisko dowodzenia baterii wyposażone zostało we współczesny system kierowania ogniem artyleryjski „Biereg-30”, nowoczesne dalmierze stereoskopowe DMS-8 oraz stację radiolokacyjną, co czyniło z baterii groźne narzędzie walki.

Bateria weszła do służby w roku 1954, rozformowana została w 1997. Również na jej terenie planowane jest utworzenie muzeum techniki wojennej.

Dział z *Poltawy* przetrwał swego „nosiciela”, który po odstawieniu do rezerwy w 1918, nigdy już nie powrócił do służby, a resztki jego kadłuba już pod nową nazwą *Frunze* złomowane były ostatecznie po zakończeniu II wojny światowej. Wieże kontynuowały służbę w punktach oddalonych od siebie o wiele tysięcy kilometrów — Władywostoku i Sewastopolu, stąd też nazwanie ich „najdłuższym pancernikiem świata”, ma swoje może nieco przewrotne uzasadnienie.

Praca jest bardzo bogata ilustrowana szkicami i planami obiektów inżyniersko-fortyfikacyjnych, które dają laikowi obraz stopnia ich skomplikowania oraz zdjęciami przedstawiającymi zarówno zewnętrzny wygląd jak i wnętrze wież wraz z ich wyposażeniem.

Można jedynie zwrócić uwagę autorom by w przyszłości nie tłumaczyli na język polski nazw. Wyspa w pobliżu Władywostoku to Russkij, a nie wyspa Rosjan, zaś czarnomorski pancernik zatopiony przez własną załogę pod Noworossyjskiem nosił nazwę Swobodnaja Rossija, a nie Wolna Rosja.

Publikacja *Najdłuższy pancernik świata* jest niewątpliwie warta przejrzania przez wszystkich, których interesują zarówno fortyfikacje nadbrzeżne jak i dzieje rosyjskich drednotów.

Maciej S. Sobański



**Mleczne Krowy. Podwodne zaopatrzeniowce atlantyckich wilczych stad 1941-1945**

John F. White, s. 336, format 148 x 210 mm, 22 fot., 8 map., 6 rys., 3 tab., Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2001, brak ceny

Podczas drugiej wojny światowej Niemcy jako jedyny kraj w historii wojen morskich wykorzystywały podwodne zaopatrzeniowce. Unikatowe

jednostki tej klasy powstały w wyniku konieczności zaopatrywania w paliwo, torpedy i prowiant U-bootów działających na odległych akwenach operacyjnych, do których można było dotrzeć tylko przez ogromne obszary oceanu kontrolowane przez sprzymierzonych. Konwencjonalne zbiornikowce nawodne były zbyt łatwe do zlokalizowania i zniszczenia przez alianckie patrolowe powietrzne i morskie, zaś mleczne krowy podczas rejsów w zanurzeniu do tajnych sektorów spotkań z patrolującymi U-bootami były trudnowykrywalne. Pobrane z nich paliwo dawało uderzeniowym okrętom podwodnym możliwość dwu- lub nawet trzykrotnego zwiększenia zasięgu operacyjnego. Toteż zarówno Niemcy jak i alianci uważali zaopatrzeniowce za najważniejsze jednostki floty podwodnej. Stąd Anglicy jak i Amerykanie atakowali je w pierwszej kolejności, zwłaszcza wtedy gdy mieli możliwość wyboru celów. Mimo że aranżowane za pomocą szyfowanych depesz radiowych spotkania podwodnych zbiornikowców z zaopatrywanymi U-bootami nie były tajemnicą dla sprzymierzonych dzięki możliwości ich odczytywania, to do roku 1942 nie powodowało to negatywnych konsekwencji dla tych jednostek. Szybko jednak sytuacja ta zmieniła się diametralnie, dwa lata później zaopatrzenie na dalekie akweny mogły dostarczać już tylko nieliczne jednostki tego typu i to tylko pod osłoną specjalnie wyznaczanych „artyleryjskich” okrętów podwodnych.

Właśnie ta mało znana w Polsce problematyka została opisana w recenzowanej publikacji wydanej przez Dom Wydawniczy Bellona. Książka ta napisana przez brytyjskiego shiplovera w oparciu o odtajnione archiwa, w pełni już ukazuje jakie znaczenie dla działań morskich na Atlantyku miała możliwość czytania niemieckich szyfów przez alianckich kryptologów. Opisano w niej całą problematykę zaopatrywania niemieckich okrętów podwodnych na morzu nie tylko przy pomocy mlecznych krow ale także z nawodnych okrętów zaopatrzeniowych jak i z innych podwodnych okrętów uderzeniowych, co znacznie podnosi wartość tej pozycji. Bellonie udało się wreszcie wydać wartościowe tłumaczenie niedawno wydanej na zachodzie książki o tematyce wojenno-morskiej.

Podsumowując książka jest naprawdę wartościowa i godna polecenia każdemu kogo interesuje Bitwa o Atlantyk.

Andrzej Nitka