

Dwumiesięcznik
Vol. XVI, Nr 82 (2/2007)
ISSN-1231-014X, Indeks 386138

Redaktor naczelny

Jarosław Malinowski

Kolegium redakcyjne

Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju

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

Współpracownicy zagraniczni

BELGIA

Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck,

CZECHY

René Greger, Ota Janeček

FRANCJA

Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux

HISZPANIA

Alejandro Anca Alamillo

IZRAEL

Aryeh Wetherhorn

LITWA

Aleksandr Mitrofanov

MALTA

Joseph Caruana

NIEMCY

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

ROSJA

Siergiej Bałakin, Nikołaj W. Mituickow,

Konstantin B. Strelbickij

STANY ZJEDNOCZONE. A.P.

Arthur D. Baker III

UKRAINA

Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij

WIELKA BRYTANIA

Ralph Edwards

WŁOCHY

Maurizio Brescia, Achille Rastelli

Adres redakcji

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

Skład, druk i oprawa:

DRUKPOL sp. j.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. 032 285 40 35, www.drukujemy.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2007

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.

Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skracać i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.

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

Nakład: 1500 egz.

Na okładce:

Rumuński niszczyciel rakietowy *Mărășești*
w gali banderowej.

Fot. Marină Română via Marian Moșneagu

W NUMERZE



Jarosław Malinowski

Z życia flot

2

4

Jarosław Ciślak, Grzegorz Goryński

Budowa kadłubów ścigaczy projektu
IC 16 M dla MOSG



Christoph Fatz

Pięć siostr czyli: krążowniki typu *Victoria*
Louise, część III

5

16

Hartmut Ehlers

Brazylijskie pancerniki *Minas Geraes*
i *São Paulo*



Maciej S. Sobański

Brytyjskie monitory typu *Abercrombie*,
część II

29

35

Marek Supłat

Zagadkowy rok 1924 na Baltyku



Grzegorz Ochmiński

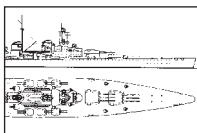
Radzieckie kutry torpedowe typu G-5,
część II

40

48

Grzegorz Nowak

Amerykańskie niszczyciele typu *Farragut*,
część I



Marek Supłat

Pancerniki Stalina, część IV

57

61

Maciej S. Sobański

Japońskie krążowniki lekkie typu *Kuma*,
część III



Jean Guiglini, Albert Moreau

Francuskie krążowniki 8000 t, część IVb

73

80

Konstantin Strelbickij

Siódmy niszczyciel, czyli ORP *Sławny*



Hartmut Ehlers

Tajemniczy Zespół Klose

82

86

Jarosław Palasek

Amerykańskie okręty dowodzenia,
część VIIb



Maciej S. Sobański

Korwety typu *GOWIND*

99

104

Recenzje



Drodzy Czytelnicy

Oddajemy w Wasze ręce kolejny, 82 już numer naszego magazynu. Jak zauważycie posiada on teraz 104 strony, przy minimalnie cieńszym, lecz jakościowo dobrym papierze. Uczyniliśmy tak ze względu na ogromną ilość artykułów i materiałów które posiadamy, a które pragnęlibyśmy Wam przekazać jak najszybciej do czytania. Będziemy wdzięczni za wszelkie uwagi czy też sugestie odnoszące się do poziomu magazynu (co poprawić, czego unikać, itp.).

Na początek polecamy dwie gratki. Pierwszą jest artykuł o tajemniczych manewrach bolszewickiej Floty Bałtyckiej wespół z weimarską Reichsmarine w 1924 roku. Kolejna perełka to artykuł o krótkotrwałym przekazaniu w 1945 roku PMW niszczyciela „Sławny” przez Rosjan. Oczywiście nie umniejsza to innym artykułom prezentowanym w tym numerze, które trzeba koniecznie przeczytać, życzymy miłej lektury.

Korzystając z okazji składamy życzenia miłych i ciepłych Świąt Wielkanocnych oraz mokrego Dyngusa.

Redakcja



Chiny

Wzmocnienie Straży Granicznej

Marynarka wojenna przekazała chińskiej straży przybrzeżnej (China Coast Guard) dwie fregaty typu Jianghu-I (proj. 053): Nantong (511) i drugą o nieustalonej nazwie. Okręty te zostały zbudowane pod koniec lat 70-tych w ramach dużej serii jednostek, prezentujących ówczesne standardy chińskie w dziedzinie uzbrojenia i elektroniki.

Obecne dane przekazanych fregat są następujące: wyporność standardowa 1425 t, wyporność pełna 1702 t, wymiary 103,00 x 10,20 x 3,05 m, napęd złożony z 2 silników wysokoprężnych SEMT-Pielstick 12 PA6 280 o łącznej mocy 16 000 KM (11 765 kW), prędkość maksymalna 25,5

w, 1750 Mm/25 w lub zasięg 3000 Mm/15 w, załoga 195 ludzi.

Uzbrojenie obejmuje 4 rakiety przeciwokrętowe C-201 „Hai Ying-2” (2 x II) które podobno mają być zdemontowane, 2 działa kal. 100 mm (2 x I), 12 działek kal. 37 mm (6 x II), 4 miotacze bg, tory minowe.

Decyzję decydentów chińskich trzeba uznać za słuszną. Jako okręty jednostki tego typu są delikatnie mówiąc przestarzałe, w roli patrolowców morskich mogą służyć jeszcze przez kilkanaście lat.

Grecja

Zamówienie w Rosji

Dowództwo greckiej floty jest tak zadowolone z eksploatowanych 5 poduszkowców typu Pomornik, że posta-



Trzecia chińska fregata projektu 054A w trakcie wydokowania z hali stoczniowej.

Fot. Internet

nowiło zakupić w Rosji 3 kolejne jednostki za kwotę 150 mln USD.

Przypominamy dane poduszkowców: wyporność standardowa 340 t, wyporność pełna 555 t, wymiary 57,30 x 25,60 x 1,60 m., napęd 3 silnikami turbośmigłowymi NK-12 o łącznej mocy 36 300 KM (26 680 kW), prędkość 60 w, zasięg 300 Mm/55 w, załoga 31 ludzi. Uzbrojenie obejmuje 2 6-lufowe działka AK-630 kal. 30 mm, 4 wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych bliskiego zasięgu „Stinger” (4 x IV) oraz 2 wyrzutnie rakiet niekierowanych MS-227 kal. 140 mm (2 x XXII).

Możliwości transportowe są duże i obejmują 500 żołnierzy z ekwipunkiem lub 3 średnie czołgi, ewentualnie 100 ton ładunku. Oczywiście istnieje też możliwość stawiania min przez poduszkowce.

Indie

Kusząca oferta z USA

Rząd amerykański w ostatnim okresie bardzo stara się o względy Indii. Podsygnowane to jest rosnącą rolą Chin na świecie, którym Amerykanie nie są się w stanie przeciwstawić. Dlatego szukają sojuszników mogących stanowić dla Chin równowagę polityczną, gospodarczą i militarną.

W ostatnim okresie Amerykanie zaoferowali indyjskiej marynarce wojennej system AEGIS, którego jedynymi zagranicznymi użytkownikami do tej pory są/lub będą: Japonia, Hiszpania, Korea Południowa i Australia. Na razie odpowiedź Indii nie jest znana, warto jednak dodać, że armia indyjska użytkuje obecnie rosyjski system przeciwlotniczy S-300 oraz prowadzi z Izraelem rozmowy w sprawie zakupu systemu przeciwrakietowego „Arrow”.

Iran

Nowa rakietka

Irańska agencja prasowa Fars co pewien czas informuje nas o próbach nowego typu uzbrojenia. Ostatnio podała i zaprezentowała filmik z testów nowej ciężkiej rakiety przeciwokrętowej „zdolnej niszczyć duże okręty” (czytaj amerykańskie lotniskowce), oznaczonej na Zachodzie jako SS-N-4.



Irańska rakietka SS-N-4.

Fot. Fars News Agency

Fregaty przekazane China Coast Guard przez marynarkę chińską.

Fot. Internet



Analizując filmik można odnieść wrażenie, że nowa rakietka jest geometrycznie powiększoną wersją starej radzieckiej (chińskiej) rakiety P-15 (SS-N-2 „Styx”). Nie należy jednak wykluczyć, że film jest dezinformacją lub typową „maskiówką”.

Malezja

Lotniskowiec z Korei

W dniu 11 marca 2007 roku premier Najib Tun Razak poinformował o zamówieniu w Korei Południowej

uniwersalnego okrętu desantowego, de facto małego lotniskowca kontroli morza. Jednostka ma być identyczna ze zbudowanym dla koreańskiej MW *Dok-do* i budowanymi dwoma kolejnymi. (wszelkie dane patrz „OW” nr 73).

Jednostka malezyjska oprócz zadań bojowych i desantowych będzie mogła być używana do akcji humanitarnych (szpital) itp.

Niemcy

Pech nawigatora

O wyjątkowym pechu może mówić załoga niemieckiego niszczyciela min *Grömitz* (M 1064), który w dniu 20 lutego 2007 roku nadział się na ska-



Niemiecki niszczyciel min *Grömitz* na feralnej skale. Fot. Internet

łę niedaleko Floerøe u zachodnich wybrzeży Norwegii.

Warto przypomnieć parametry pechowca: wyporność standardowa

590 t, wyporność pełna 650 t, wymiary 54,40 x 9,20 x 2,60 m, napęd 2 silnikami wysokoprężnymi MTU 16V396 TB84, 2 pędniki cykloidalne Voith-Schneider, prędkość maksymalna 18 w, załoga 42 ludzi.

Uzbrojenie obronne obejmuje 1 działko Bofors kal. 20 mm, 2 wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych bliskiego zasięgu „Stinger/Fliegerfaust”, do 60 min (w zależności od typu).

Rosja

„Stiereguszczij” na próbach

Nadzieja floty rosyjskiej, czyli korweta *Stiereguszczij* odbywa próby morskie na Bałtyku. Jednostka ta jest



Rosyjska korweta *Stiereguszczij* w trakcie pierwszych prób morskich. Fot. Internet

a ma być rozpoczęta budowa *Sowriessennyj*. (patrz. „OW” nr 80)

Rumunia

Flagowiec Floty

Próba wzmocnienia sił floty poprzez zakup w Wielkiej Brytanii fregat typu 22, które otrzymały nazwy *Regina Maria* i *Regele Ferdinand* niezbyt się udało. Okręty te nadal nie posiadają jakiegokolwiek uzbrojenia raketowego, a jedynie symboliczne działko kal. 76 mm oraz 6 wt kal. 324 mm. Właściwie można je porównać z patrolowcami morskimi typu *Echigo* lub *Tsugaru* japońskiej straży przybrzeżnej. W tej sytuacji najsilniejszym okrętem pozostaje niszczyciel *Mărășești* (eks-*Muntenia*) zbudowany jeszcze w czasach Nicolae Ceaușescu w Mangalii (pol. stępek) 02.05.1979, wod. 04.06.1981, w st. 05.08.1985).

Ten duży, jak na warunki Morza Czarnego, okręt posiada następujące parametry taktyczno-techniczne: wyporność standardowa 4754 t, wyporność pełna 5795 t, wymiary 144,60 x 14,80 x 5,00 (7,00 sonar) m, napęd składa się 4 silników wysokoprężnych 61 D o łącznej mocy 32 000 KM (23 520 kW), prędkość maksymalna 27 węzłów, załoga 270 ludzi w tym 25 oficerów.

Uzbrojenie prawie w całości jest postradzieckie: 8 rakiet przeciwokrętowych (4 x II) P-15 (SS-N-2C „Styx”), 4 działka AK-276 kal. 76 mm (2 x II), 8 działek AK-230 kal. 30 mm (4 x II), 6 wt kal. 533 mm (2 x III), 2 miotacze RBU-6000 raketowych bomb głębinowych (2 x XXII), 2 śmigłowce IAR-316 (licencyjny francuski „Alouette-III”).

W dniu 10 marca 2007 roku w nowym Orleanie nastąpiła ceremonia wcielania do służby okrętu desantowego *New Orleans* (LPD-18), drugiej jednostki typu *San Antonio*.

Fot. U.S. Navy



Budowa kadłubów ścigaczy

projektu IC 16 M dla MOSG

Jarosław Ciślak
Grzegorz Goryński

4 maja 2006 roku podpisano umowę na dostawę czterech nowych jednostek pływających projektu IC 16M III dla Morskiego Oddziału Strazy Granicznej im. płk. Karola Bacza w Gdańsku. Umowę na te jednostki interwencyjno-pościgowe zawarto ze Szwedzką stocznia N. SUNDIN DOCKSTAVARVET AB. Wartość podpisanej umowy wynosi brutto 27 010 800 złotych (cena jednej jednostki pływającej wynosi brutto 6 752 700 złotych). Budowa tych jednostek sfinansowana została w całości z funduszy Schengen. Umowa ma zostać zrealizowana do 30 września 2007 roku.

Dwie pierwsze jednostki o numerach budowy 540 i 545 (przyszłe SG-213 i SG-214) całkowicie są budowane w Szwecji. Dwa kolejne kadłuby o numerach budowy 546 i 547 (przyszłe SG-215 i SG-216) powstają w Stoczni Wisła Aluminium w Gdańsku, skąd drogą morską zostaną przetransportowane do Szwecji, gdzie zostaną wyposażone.

21 lutego 2007 roku w Stoczni Wisła Aluminium w Gdańsku odbył się odbiór techniczny kadłuba 546 i położenie stępki pod nową, czwartą jednostkę interwencyjno-pościgową (numer 547). W wydarzeniach tych uczestniczyli przedstawiciele szwedzkiej stoczni N. SUNDIN DOCKSTAVARVET AB, Polskiego Rejestru Statków oraz Wydziału Techniki Morskiej MOSG.

Jednostka projektu IC 16 M ma kadłub w całości aluminiowy, oparty na projekcie jednostki CB 90 H, adaptowa-

ny na kuter pościgowy. Rufowe posadowienie nadbudówki powoduje bardzo dobre warunki służby dla załogi przy dużych prędkościach i zapewnia widoczność horyzontalną przy niskiej konstrukcji całego kadłuba. Znajdują się na niej pomieszczenia socjalne przygotowane dla 4 osobowej załogi (kabiny, mesa, miejsce do przygotowania posiłków oraz możliwość przewożenia 8 pasażerów w pozycji siedzącej).

Bardzo dużą prędkość jednostce zapewnią 2 silniki wysokoprężne SCANIA DI 16 każdy o mocy 800 KM (589 kW). Silniki te napędzają będą poprzez przekładnię redukcyjną ZF550 dwa pędniki strugowodne ROLLS – ROYCE FF 410 HS. Jednostka posiadała będzie również zintegrowany, podwójny system nawigacji NavNet V firmy FURUNO. Czas pracy wszystkich systemów przewidziano na 750 000 godzin.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne jednostek projektu IC 16 M III:

- długość całkowita – 15,9 m
- szerokość – 3,96 m
- zanurzenie – 1,1 m
- wyporność – 20 t
- prędkość – powyżej 42 w
- zasięg – powyżej 330 Mm
- załoga – 4 funkcjonariuszy.

Dwie dziobowe grodzie nowego kutra.

Fot. Jarosław Ciślak



Montaż poszczególnych grodzi do stępki kutra.



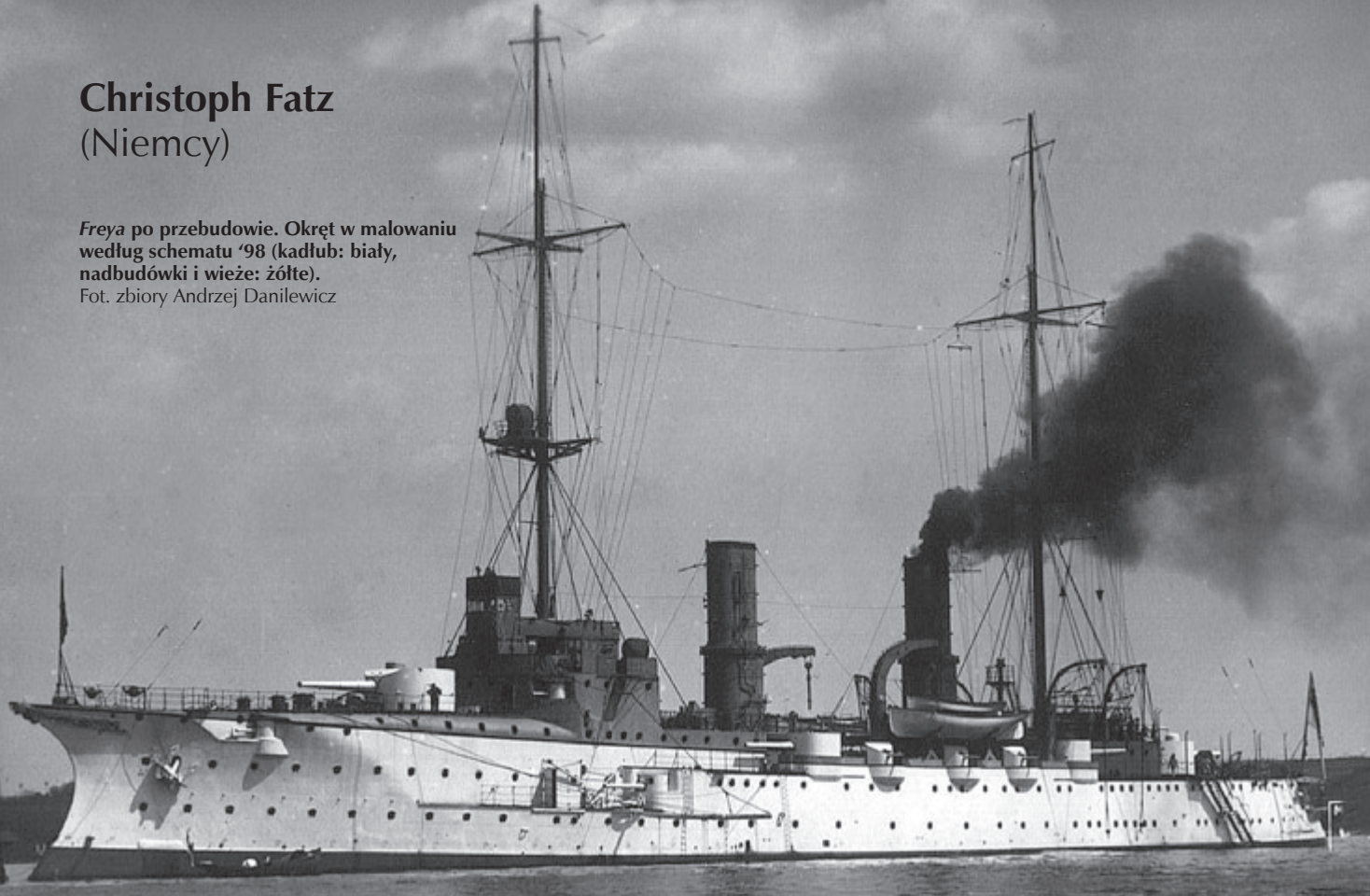
Gotowy kadłub kutra.



Widok na przedział maszynowni na gotowym kutrze.



Freya po przebudowie. Okręt w malowaniu według schematu '98 (kadłub: biały, nadbudówki i wieże: żółte).
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



„Pięć siostr, czyli: krążowniki typu „Victoria Louise” część III

Przebieg służby „Freya”

Kolejny trzeci z serii krążownik typu *Victoria Louise* oznaczony wstępnie jako *Ersatz Freya*, zamówiony został w znanej i doświadczonej Kaiserliche Werft Danzig⁴¹, położenie stępki pod nową jednostkę miało miejsce w dniu 2 stycznia 1896 roku, prace na pochylni trwały do 27 kwietnia 1897 roku, w tym dniu miała miejsce uroczystość wodowania krążownika. Ceremonii chrztu „Boginii”⁴² dokonała królowa wirtemberska Charlotte von Württemberg⁴³, a mowę wygłosił brat cesarza kontradmirał, książę Henryk Pruski. Jednak już pierwsze nieoficjalne próby morskie przeprowadzone przez stocznię przebiegały nad wyraz problematycznie, ujawniając wadliwe działanie kotłów typu Niclausse. Uszkodzenia kotłów okazały się na tyle ciężkie, że stocznia przerwała dalsze próby morskie, składając oficjalną reklamację u producenta urządzeń napędowych, berlińskiej firmy Maschinenbau A.G. Germania. Ta ze swojej strony wystąpiła z roszczeniami re-

gresowymi do dostawcy wadliwych kotłów francuskiej firmy Niclausse. Firma francuska gotowa była, ale tylko w ograniczonym zakresie, bezpłatnie zastąpić uszkodzone elementy nowymi, jednak w nie małym stopniu do wadliwego działania kotłów przyczyniła się firma z Berlina, poprzez niefachowy montaż urządzeń na okręcie. Korespondencja między firmami i wymiana wadliwych elementów, ciągnęły się prawie dwa lata.

Dygresja na marginesie: W chwili zamówienia krążowników sprawa kotłów nie była w ogóle rozstrzygnięta, ostateczna decyzja który typ kotłów będzie zainstalowany na nowo budowanych okrętach nie została podjęta i trzeba było eksperymentować. Z drugiej strony nie było możliwości sięgnąć po produkt rodzimego przemysłu, gdyż przemysł niemiecki w tym okresie nie był jeszcze w stanie wyprodukować wydajnych i niezawodnych kotłów własnej konstrukcji, jedynym wyjątkiem wydawały się być kotły typu Dürr (Düsseldorfer-Ratin-

ger Röhrenkesselfabrik), które jednak w późniejszej eksploatacji nie spełniły pokładanych w nich nadziei. Szukając najlepszego rozwiązania sięgnięto po kotły różnych typów i różnych producentów zagranicznych (w tym wypadku francuskich), budowanych w stoczniach na licencji.

Właśnie problemy z kotłami na krążowniku *Freya* były bezpośrednią przyczyną zintensyfikowania prac nad kotłami rodzimej konstrukcji. Wciągnięto do współpracy brytyjską firmę Thornycroft, co zaowocowało wyprodukowaniem tzw. kotłów Thornycroft-Schulza, a z nich z kolei ewoluował standardowy Marine-Kessel.

41. Nie jest znany numer budowy krążownika *Freya*.

42. *Freya* – (Kobieta, Władczyni). W mitologii Germanów piękna bogini płodności, miłości, szczęścia i wiosny. Freya jest przywódczynią Walkirii i żoną Odyna.

43. Królowa Charlotte von Württemberg (ur. 10.10.1864, zm. 16.07.1946), Księżniczka Charlotte von Schaumburg-Lippe. Druga żona (ślub przed wstąpieniem na tron w roku 1886) późniejszego króla Wilhelma II von Württemberg.

Oficjalnie *Freya* weszła do służby z dniem 20 października 1900 roku, a dowódcą okrętu został komandor Hugo Westphal (pierwszy dowódca krążowników *Victoria Louise* i *Vineta*). Bezpośrednio po wejściu do służby okręt przeszedł do Kilonii rozpoczynając niezbędne próby zdawczo-odbiorcze.

W czasie prób morskich siłownia krążownika uzyskała moc maksymalną 10 355 KM co pozwoliło na osiągnięcie tylko 19,5 węzła, przy 130 obrotach śruby na minutę. *Freya* chociaż nadal w trakcie prób morskich, została formalnie przydzielona do I. Eskadry zastępując w drugim Dywizjonie pancernik *Sachsen*⁴⁴.

Pod koniec grudnia 1900 roku *Freya* i stary pancernik *Baden* udają się do Holandii będąc oficjalnymi przedstawicielami marynarki niemieckiej, na odbywające się w dniu 7 stycznia 1901 roku uroczystości ślubne królowej Wilhelminy i hrabiego Heinricha von Mecklenburg⁴⁵.

W marcu 1901 roku doszło do niegroźnego w skutkach zderzenia, przebiegającego w pobliżu stoczni Germaniawerft w Kilonii *Freya* została uderzona przez znajdujący się w przebudowie turecki pancernik *Assar-i-Tewfik* na który „najechał” rosyjski krążownik *Askold*. Przyczyną było zerwanie cum na stojącym przy nabrzeżu *Askoldzie* podczas próby maszyn⁴⁶.

Pod koniec marca *Freya* bierze udział w ćwiczeniach I. Eskadry na Bałtyku i prawdopodobnie w toczących się od 27 kwietnia ćwiczeniach artyleryjskich i desantowych przed Apenrade (północny Szlezwik), końcowym akordem ćwiczeń były manewry zespołowe na Morzu Północnym.

Oficjalne zakończenie prób morskich w dniu 8 czerwca w Wilhelmshaven, wiązało się z jednoczesnym wycofaniem okrętu ze służby. Dwa dni później miejsce krążownika w składzie I. Eskadry przejął, nowy pancernik *Kaiser Barbarossa*⁴⁷, a nowym komendantem okrętu został dotychczasowy dowódca krążownika komandor Hugo Westphal.

Ponowna reaktywacja krążownika nastąpiła prawie rok później w dniu 3 maja 1902 roku, w związku z przydziałem do utworzonego w dniu 14 grudnia 1901 roku Oddziału Doświadczalnego Artylerii (Artillerie-Versuchskommando) w Kilonii. Nowym dowódcą krążownika został kmr por. Hermann Jacobsen (awansowany na stopień komandora). Po uzupełnie-

niu załogi i niezbędnych pracach adaptacyjnych *Freya* przeszła do Kilonii rozpoczynając 15 maja służbę w roli okrętu doświadczalnego artylerii.

Służba w charakterze okrętu doświadczalnego przerwana została udziałem w wielkich manewrach jesiennych floty odbywających się w dniach od 15 sierpnia do 17 września (zakończone z powodu złej pogody na Morzu Północnym). *Freya* włączona do ćwiczeń w zespole okrętów rozpoznawczych dopiero w dniu 1 września, nie miała okazji się wykazać, gdyż już kilka dni później z powodu awarii kotłów musiała przerwać ćwiczenia i udać się do stoczni. Po opuszczeniu stoczni w dniu 15 września nie powróciła już do ćwiczącej Floty podejmując na nowo zadania okrętu doświadczalnego. W dniu 13 listopada doszło przed Schleimünde do niegroźnej kolizji z okrętem szkolnym broni maszynowej *Brummer*⁴⁸.

Czynności roku 1903 nie różniły się w niczym od tych z roku poprzedniego, punktem kulminacyjnym był udział w wielkich manewrach Floty, tym razem *Freya* wzięła udział w drugiej części manewrów zainaugurowanych w dniu 31 sierpnia, marszem ćwiczącej floty z Wilhelmshaven na wody norweskie, bez zawijania do portów. Krążownik pozostał na wodach macierzystych nie biorąc udziału w wyprawie, pięć dni po powrocie floty do Kilonii⁴⁹, rozpoczęła się w dniu 10 września ostatnia faza manewrów, tym razem z udziałem krążownika *Freya*, symulowany atak na Kilonię. Dwa dni później w dniu 12 września zakończono manewry i okręty powróciły do macierzystych baz. Jednak dni *Freyi* jako okrętu doświadczalnego artylerii były policzone. W pierwszej połowie stycznia, dokładnie w dniu 11 stycznia, po przybyciu do Wilhelmshaven okręt zostaje wycofany ze służby.

* * *

Ponieważ stare fregaty szkolne, nie mogły sprostać nowoczesnym wymaganiom stawianym okrętom szkolnym przy szkoleniu nowych kadr Floty, a na nowe specjalnie do tego celu budowane jednostki nie było środków, przypomniano sobie o wycofanych ze służby relatywnie nowych ale uznanych za nieprzydatne do pierwotnie stawianych przed nimi zadań krążownikach typu *Victoria Louise*.

Przebudowę krążownika *Freya* powierzono Kaiserliche Werft w Wil-

helmshaven. Wprawdzie nie są znane dokładne daty rozpoczęcia przebudowy pierwszych trzech jednostek, jednak wszystko wskazuje na to, że to *Freya* była pierwsza z nich, a prace stoczniove na okręcie rozpoczęto w pierwszej połowie roku 1906, jednak w porównaniu do siostrzanych jednostek, *Freya* nie została poddana tak radykalnej przebudowie, zachowując nie tylko swoje trzy kominy ale i zawodne kotły Niclausse. Tym samym była pierwszym okrętem serii, który rozpoczął służbę jako okręt szkolny.

W dniu 4 kwietnia 1907 roku przebudowana *Freya* weszła ponownie do służby tym razem w roli okrętu szkolnego, nowym komendantem krążow-

44. *Sachsen* (pancernik, pancernik III-kłasy), zbud. 1875-1878 w A.G. Vulcan Szczecin (mod. 1897-99) wyp.: 7935 ton, wym.: 98,20 x 18,40 x 6,32 m., szybk.: 13,6 (15,7) w., uzbr.: 6 x 260 mm, 6 x 87 mm, (8 x 88 mm) od 1886: 3 w. t. 350 mm (12 – 8) od 1897: 2 w. t. 450 mm (5), załoga 317 (377) ludzi. *Sachsen* był pierwszym okrętem z serii 4 jednostek, pozostałe jednostki: *Bayern*, *Württemberg* i *Baden*. Przetasowanie w I. Eskadrze nastąpiło po detasowaniu w lipcu 1900 roku nowych okrętów liniowych typu *Kurfürst Friedrich Wilhelm* tworzących do tej pory I. Dywizjon Eskadry na Daleki Wschód, co spowodowało przesunięcie okrętów typu *Sachsen* tworzących do tej pory II. Dywizjon do I. Dywizjonu (*Sachsen*, *Württemberg* i *Baden*).

45. Wilhelmina Helena Pauline Maria Princessin van Oranje-Nassau, (ur. 31.08.1890, zm. 28.11.1962) Królowa holenderska w latach 1890-1948; rzekła się tronu na rzecz swojej córki Julianny.

Heinrich Herzog von Mecklenburg-Schwerin (ur. 19.04.1877, zm. 3.07.1934).

46. Taką informację można znaleźć w Hildebrandt/Röhr/Steinmetz *Die Deutschen Kriegsschiffe*; zastanawiające jest, że np. Conway datuje przebudowę *Assar-i-Tewfik* na lata 1903-1907;

Assar-i-Tewfik pancernik (Ironclad) zbud.: 1867-1870 Forges & Chantiers de la Med. w La Seyne; (przebudowa: w Germaniawerft w latach 1901-1907?), wyp.: 4687 ton, wym.: 83,00 x 16,00 x 6,50 m, prędkość 13 w. uzbr.: 3 x 152 mm, 7 x 120 mm, 6 x 57 mm, załoga?

Askold krążownik pancernopokładowy zbud.: 1899-1902 Germaniawerft w Kiel; wyp.: 6135 ton, wym.: 132,5 x 15,60 x 6,20 m, szybk.: 23,5 w. uzbr.: 12 x 152 mm, 12 x 75 mm, 8 x 47 mm, 6 w. t. 381 mm. załoga 534 ludzi.

47. *Kaiser Barbarossa* – pancernik typu *Kaiser Friedrich III*; zbud.: 1898-1901 Friedrich Schichau Danzig; dane techniczne zobacz pod *Victoria Louise*.

48. *Brummer* – klasyfikowany jako kanonierka pancerna (Panzerkanonenboot), zbud.: 1883-1884 A.G. Weser w Bremen; wyp.: 929 ton, wym.: 64,80 x 8,50 x 2,68 m, szybk.: 14,1 w. uzbr.: 1-210 mm, 1 x 87 mm, 2 działka rewolwerowe, 1 w. t. 350 mm, załoga 78 ludzi. Początkowo jako okręt flagowy flotylli torpedowców, 1891-1894 okręt ochrony rybołówstwa, 1900-1905 okręt szkolny broni maszynowej (tylko 2 działka rewolwerowe), 1906/1907 w służbie jako tender floty bojowej w zastępstwie tendra *Pfeil*, 27.05.1907 skreślony z listy floty, służył jako hulk. 1922 złomowany.

49. Poza krążownikiem *Freya* w marszu udziału nie wzięły: pancerniki *Baden* i *Württemberg*, krążownik *Nympe* i flotyllie torpedowców.

nika został komandor Franz von Holleben. Po uzupełnieniu załogi i odbyciu prób morskich na Morzu Północnym i na Bałtyku, okręt zawinął do Kilonii, tam z początkiem maja przyjął na pokład pierwszą grupę kadetów i chłopców okrętowych udając się na krótki rejs szkoleniowy po zachodniej części Bałtyku. Po udziale w Tygodniu Kilońskim (Kieleroche), *Freya* wyszła 19 lipca w swój pierwszy wielki rejs szkolny. Trasa wiodła do portów na czterech kontynentach. Po odwiedzeniu portów leżących w północnej części Morza Północnego i północnego Atlantyku, po przemierzeniu Atlantyku z zachodu na wschód okręt odwiedził Wyspy Kanaryjskie i wpłynął na Morze Śródziemne odwiedzając m.in. Wenecję, Bejrut i Aleksandrię. Zakończenie rejsu nastąpiło 18 marca 1908 roku w Kilonii. Jak zwykle po długim rejsie nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy, dowodzenie okrętem przejął kpt. mar. Leberecht Maass. Dokładnie dwa miesiące po zakończeniu pierwszego rejsu, *Freya* opuściła Kilonię, po ćwiczeniach na Bałtyku o koło Apenrade (obecnie Aabenraa w Danii) i na Morzu Północnym, okręt udał się w kolejny rejs szkoleniowy do USA i portów Morza Karaibskiego. Rejs upłynął bez żadnych specjalnych wydarzeń i w dniu 8 marca 1909 roku *Freya* powróciła do macierzystej Kilonii. Jak po każdym długim rejsie okręt przeszedł niezbędny remont, a kolejnym dowódcą okrętu mianowany został komandor Karl Schaumann.

Trzeci rejs szkoleniowy *Freya* rozpoczęła po zaokrętowaniu nowego rocznika kadetów i chłopców okrętowych w dniu 2 czerwca od krótkiego rejsu do Norwegii, po powrocie do kraju i odpowiednich przygotowaniach, tym razem zawinęła do Cuxhaven i Wilhelmshaven, wyruszyła na Morze Śródziemne odwiedzając po drodze Funchal na Maderze i Teneryfę na Wyspach Kanaryjskich. Na Morzu Śródziemnym krążownik dotarł aż do portów bliskowschodnich, a podczas postoju w Aleksandrii załoga okrętu wspierała czynnie mieszkańców przy gaszeniu pożaru w mieście. Zakończenie rejsu nastąpiło 28 marca 1910 roku w Wilhelmshaven. Okręt pozostał w Wilhelmshaven do 2 maja przechodząc remont w Kaiserliche Werft. Po zakończeniu remontu krążownik powrócił do Kilonii. Wyjątkowo komandor Karl Schaumann pozostał na stanowisku dowódcy okrę-

tu, dowodząc okrętem w rozpoczętym 25 maja trzytygodniowym rejsie szkolnym na wody norweskie, zakończonym w dniu 20 lipca po raz kolejny w Wilhelmshaven.

W dniu 1 sierpnia 1910 roku *Freya* wypłynęła w swoją czwartą i jak się miało okazać ostatnią zagraniczną podróż szkolną, trasa rejsu wiodła bezpośrednio na wody środkowoamerykańskie do meksykańskiego portu Veracruz. Krążownik szkolny reprezentował Niemcy pod nieobecność przebywającego na Pacyfiku okrętu Stacji Zachodnio-Indyjskiej (Westindische Station) krążownika *Bremen*⁵⁰, w uroczystych obchodach 100-lecia uzyskania niepodległości przez ten kraj. Po przybyciu do Veracruz w dniu 3 września, dowódca okrętu, komandor Karl Schaumann wraz ze swoim sztabem i podróżującą na pokładzie krążownika delegacją udał się dnia 7 września do stolicy kraju, Mexico City. Trzy dni później delegację niemiecką przyjął prezydent Meksyku Porfirio Diaz⁵¹. W dniu 16 września delegacja niemiecka wzięła udział w uroczystym odsłonięciu w stolicy kraju, pomnika barona Alexandra von Humboldta, badacza i przyrodnika przebywającego w Meksyku w latach 1803/04. Pomnik upamiętniający słynnego naukowca ufundował cesarz Wilhelm II. Po 19 dniach pobytu w Veracruz okręt opuścił wody meksykańskie kontynuując rejs szkolny po Morzu Karaibskim. Powrót do macierzystej Kilonii nastąpił w dniu 13 marca 1911 roku. Po wyokrętowaniu kadetów i chłopców okrętowych *Freya* udała się do Gdańska i tam też w dniu 28 marca okręt został wycofany ze służby. Było to związane z podjęciem decyzji o przebudowie krążownika – między innymi zastąpienie zawodnych kotłów Niclausse nowymi typu Marinekessel – na wzór bliźniaczych jednostek. Przebudowy krążownika dokonała Kaiserliche Werft Danzig. Prace stoczniowe zakończono w 1913 roku, jednak okręt nie powrócił do służby, pozostając rezerwą materiałową dla pozostałych jednostek typu *Victoria Louise*.

Po wybuchu I wojny światowej *Freya* ponownie reaktywowana – stanowisko dowódcy okrętu objął komandor Max Schlicht – weszła w skład utworzonego pod koniec lipca Dywizjonu Ochrony Wybrzeża Bałtyku (Küstenschutzdivision der Ostsee)⁵², a dowódcą dywizjonu był kontradm. Robert Mischke.

Służba w dywizjonie nie trwała jednak długo, bo w dniu 11 sierpnia na skutek ciężkiej awarii odniesionej w czasie ćwiczeń *Freya* musiała udać się do stoczni. Po powrocie do służby w dniu 24 sierpnia *Freya* na krótko zostaje okrętem flagowym szefa dywizjonu kontradm. Mischke. Uznana za nieprzydatną do dalszej służby bojowej, trzy dni później w dniu 28 sierpnia zastąpiona w Dywizjonie przez krążownik pancerny *Friedrich Carl*, została wycofana ze służby.

Krażownik pozostał w Kilonii. Tam też dwa tygodnie później w dniu 12 września, po częściowym rozbrojeniu i ze zredukowaną załogą wszedł ponownie do służby w roli okrętu szkolnego dla palaczy. Kolejnym dowódcą okrętu został kmr ppor. Eduard Bartels.

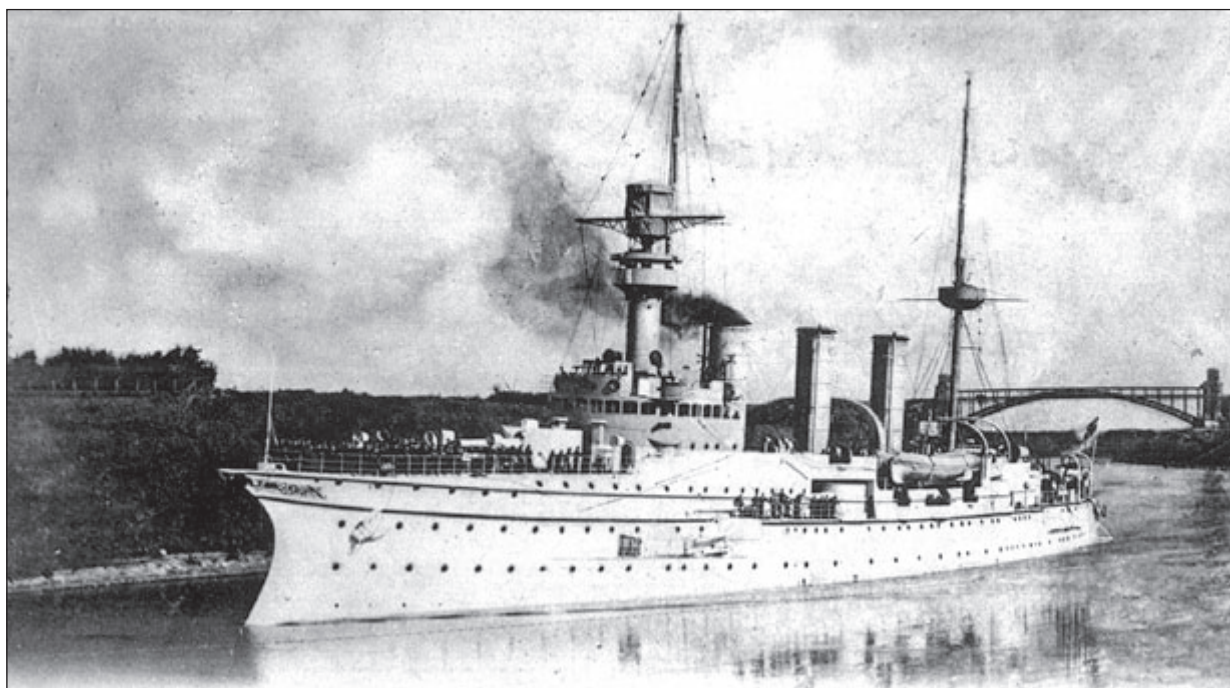
Ostatnim wcieleniem okrętu był powrót do roli okrętu szkolnego tym razem dla chłopców okrętowych i kandydatów na oficerów marynarki. Miało to miejsce w kwietniu 1915 roku w związku z przydziałem krążownika do ponownie utworzonej – rozwiązanej z chwilą wybuchu wojny – Inspekcji do Spraw Wyszczolenia (Inspektion des Bildungswesens), pociągająca to za sobą zmianę na stanowisku dowódcy okrętu. Nowym komendantem okrętu mianowany został komandor Ernst-Oldwig von Natzmer. Jeszcze w kwietniu *Freya* przechodzi do Flensburga, jako tender okrętu szkolnego od lipca przydzielony zostaje stary okręt szkolny *Grille*⁵³.

50. Krążownik *Bremen* przebywający na początku września w Callao (Peru) otrzymał polecenie udania się do Valparaíso w celu reprezentowania Niemiec na uroczystościach 100-lecia niepodległości Republiki Chile.

51. Porfirio Diaz (ur. 15.09.1830; zm. 02.07.1915) polityk i generał meksykański. Jako 15-latek w seminarium duchownym, w 1846 bierze udział w wojnie przeciw USA; w 1854 generał, walczy przeciw Francuzom i cesarzowi Maksymilianowi, ucieka z francuskiej niewoli; 1867 puczu przeciw prezydentowi Lerdo de Tejada; 1877-1880 zostaje po raz pierwszy prezydentem Meksyku, 1884-1911 ponownie wybrany prezydentem Meksyku. Podczas rewolucji meksykańskiej w 1911 roku zmuszony do dymisji, udał się na emigrację do Francji, zmarł w Paryżu.

52. W skład dywizjonu weszły krążowniki *Freya*, *Magdeburg*, *Augsburg*, *Liubeck*, *Undine*, *Amazona*, *Thetis*, *Gazelle*, kanonierka *Panther* kilka torpedowców i okrętów pomocniczych.

53. *Grille* – okręt szkolny eks awizo (zbud. 1856-1858 A. Normand w Le Havre; (przebud. 1885-1888 KW-Danzig/1897-1898 KW-Kiel) wyp.: 491(509) ton, wym.: 56,86 x 7,38 x 3,20 m, prędkość 13,2 (14,4) w. uzbr.: 2 x 12 funtowe, od 1879: 1 x 125 mm, 2 x 80 mm, od 1898: 6 działek rewolwerowych (1915: 2), załoga 70 (75) ludzi. Żaglowiec: szkuner. 1862: jacht królewski/cesarski; 1879: awizo; od 1889: okręt szkolny (Admiralstabsreisen). 07.01.1920 wycofany ze służby i sprzedany, złomowany w Hamburgu.



Hertha w początkowym okresie służby podczas marszu przez Kanał Kiloński (dawniej Kaiser Wilhelm Kanal). Fot. zbiory Andrzej Danilewicz

We Flensburgu *Freja* pozostała do końca wojny. Odnotować należy dwie zmiany na stanowisku dowódcy okrętu od sierpnia 1915 roku do czerwca 1917 roku okrętem dowodził komandor Wilhelm Goetze, a po nim stanowisko dowódcy objął, będąc zarazem ostatnim dowódcą krążownika, kmr por. Oskar Böcker.

Po skreśleniu okrętu z listy floty w dniu 25 stycznia 1920 roku, służy przez rok w Hamburgu w charakterze hulka mieszkalnego dla policji. W roku 1921 kadłub sprzedany i złomowany w Hamburg-Harburg.

Przebieg służby „Hertha”

*Hertha*⁵⁴ była pierwsza, tak można by rozpocząć historię tego okrętu.

Położenie stępki pod *K*, pierwszą jednostkę z serii pięciu krążowników II-klasy nastąpiło w październiku 1895 roku w Hauswerft Kaiserliche Marine, czyli jednej z przodujących stocznii niemieckich tamtego okresu A.G. Vulcan Stettin.

Po 18 miesiącach prac na pochylni kadłub z numerem stoczniowym 233 gotów był do wodowania⁵⁵, a uroczystej ceremonii chrztu nowego krążownika dokonał w dniu 14 kwietnia 1897 roku syn Księcia-Regenta Luitpolda Bawarskiego, późniejszy król Bawarii, Ludwig III⁵⁶.

Prawie dokładnie rok później, bo w dniu 20 kwietnia obsadzona załogą stoczniową *Hertha* opuściła Szczecin i udała się do Kaiserliche Werft

w Kilonii. Stocznia marynarki przejęła teraz skompletowanie wyposażenia okrętu. Rejs do Kilonii był jednocześnie rejsem zdawczo-odbiorczym krążownika.

Prace wyposażeniowe przebiegały sprawnie chociaż nie obeszło się bez „zderzeń”, w dniu 24 czerwca na zacamowany przy pirsie stoczniowym okręt „najechał” stary pancernik *Baden*⁵⁷. Z kolizji *Hertha* wyszła obroną ręką odnosząc tylko nieznaczne uszkodzenia, a incydent nie spowodował opóźnień w pracy i już po trzech miesiącach w dniu 23 lipca *Hertha* gotowa była do podjęcia prób morskich.

Pierwszym dowódcą okrętu został mianowany kmr ppor. w stopniu podpułkownika (nm. Korvettenkapitän m.O’Rang⁵⁸ kmr por. Guido von Usedom⁵⁹.

Próby morskie nie wypadły zadowalająco, gdyż na mili pomiarowej *Hertha* osiągnęła maksymalną prędkość 19,0 węzłów przy mocy siłowni 10 312 KM i 139 obrotach śrub na minutę. Zużycie węgla wyniosło przy forsowaniu maszyn 0,911 tony/KM. Jako ciekawostkę warto dodać, że próby okrętu na mili pomiarowej utrwalone zostały na taśmie celuloidowej skonstruowanym dwa lata wcześniej przez Oskara Meisstera kinematografem.

Od samego początku prób morskich najwięcej problemów nastęczyły wadliwe kotły parowe systemu Belleville; w przyszłości miało się to powtórzyć na pozostałych okrętach

tego typu! Pomimo stwierdzonych poważnych usterek kotłów, krążownik przydzielono, wraz z awizem *Hela* jako eskortę jachtu cesarskiego *Ho-*

54. *Hertha* w mitologii germańskiej bogini dobrobytu i płodności.

55. *Victoria Louise* wyprzedziła *Hertha* o 16 dni.

56. Ludwig III Bawarski, Wittelsbach (ur. 07.01.1845 w Monachium zm. 18.10.1921 na zamku w Sárvár, Węgry). Był ostatnim królem bawarskim 1913-1918. W 1868 poślubił Erzhersogin Marie Therese von Modena (von Österreich-Este) 1849-1919. Marie Therese była potomkiem szkockiego rodu Stuartów.

57. *Baden* dane techniczne zobacz: *Freja*.

58. Fregattenkapitän (kmr por.). Stopień ten został wprowadzony w Kaiserliche Marine rozporządzeniem cesarskim ACO z dnia 23.11.1898 roku. Do tej pory obowiązywał zgodnie z rozporządzeniem ACO z dnia 18.10.1861, 20.05.1864 i 09.02.1897 stopień: Korvettenkapitän im Oberstleutnantrang (KKpt.m.O’Rg), czyli kmr ppor. w randze podpułkownika.

59. Guido von Usedom, admirał (ur. 02.10.1854 Quenditten, zm. 24.02.1925 Scheffelin, Jagd, Hagen i *Hertha*, 18.09.1899 komandor; w czerwcu 1900 dowódca niemieckiego oddziału ekspedycyjnego w korpusie adm. Seymoura, szef sztabu Seymoura, 08.1900 – 04.1901 w sztabie Głównodowodzącego Sił Sprzymierzonych w Chinach, 21.07.1901 adiutant cesarza, 5.IV.1902 Pour le Merite za batalię w Chinach, 08.1902 – 10.1904 dowódca jachtu cesarskiego *Hohenzollern*, 10.1904 – 01.1906 Inspektor I. Inspekcji Marynarki (Inspektor der I. Marine Inspektion), jednocześnie p.o. dyrektora stocznii w Kilonii, 14.03.1906 kontradmirał, 01.1906 – 06.1910 dyrektor naczelny stocznii w Kilonii, 27.01.1908 wiceadmirał, 17.12.1910 pożegnany, 27.01.1911 admirał (honorowo). 21.08.1914 reaktywowany; 08.1914 – 11.1918 szef misji w Turcji i Głównodowodzący Ciesnin Tureckich (Leiter der Sonderkommandos Türkei und Oberbefehlshaber der Meerengen), 22.III.1915 Generaladjutant, 23.VIII.1915 Liście Dębowe do PIM za obronę Dardaneli, 27.01.1916 admirał, 26.11.1918 pożegnany.

*henzollern*⁶⁰ w rejsie po Morzu Śródziemnym. Tradycyjnie już do eskorty jachtu cesarskiego wyznaczano najnowsze krążowniki floty.

Po uzupełnieniu zapasów *Hertha* opuściła 18 września 1898 roku Kilonię podążając samotnie na południe. Po krótkim pobycie w Gibraltarze okręt kontynuuje rejs przemierzając całe Morze Śródziemne i dociera w dniu 4 października do Wenecji, oczekiwany przez kotwiczące na Canale Grande *Hohenzollern* i *Hela*.

Po przybyciu na pokład jachtu pary cesarskiej⁶¹ okręty opuściły 11 października Wenecję rozpoczynając trwającą sześć tygodni (11.10 – 26.11) pielgrzymkę do Ziemi Świętej. Dostojnym gościom w wyprawie do Palestyny towarzyszy ok. 200 oficjeli⁶².

Pierwszym celem rejsu był Konstantynopol. Po przybyciu do Bosforu cesarz Wilhelm II wraz z małżonką Augustą Wiktorią złożyli oficjalną wizytę tureckiemu sułtanowi Abdulhamidowi II⁶³. Wizyta miała podkreślić dobre stosunki panujące pomiędzy obydwojema krajami. Dalszy rejs *Herthy* w eskorcie jachtu cesarskiego wiódł do Hajfy (początkowo planowano zawinąć do Jaffy, nie sprzyjająca pogoda pokrzyżowała ten plan), którą osiągnięto w dniu 25 października. W Hajfie para cesarska zeszła na ląd i była to pierwsza od 670 lat wizyta cesarza niemieckiego w Ziemi Świętej⁶⁴.

Po wyokrętowaniu pary cesarskiej, okręty udały się do Jaffy. W dniu 27 października miasto odwiedził cesarz Wilhelm II. W międzyczasie *Hertha* odwiedziła krótko Port Said. W dniu 3 listopada pielgrzymkę do Ziemi Świętej zakończyło pożegnalne nabożeństwo w Kościele Zbawiciela (Erlöserkirche) w Jerozolimie⁶⁵. Dzień później Wilhelm II z małżonką i osobami towarzyszącymi zaokrętował się na przebywający w Jaffie jacht *Hohenzollern*.

Kolejnym punktem podróży był Bejrut. Stąd cesarz rozpoczął drugą część wizyty na Bliskim Wschodzie odwiedzając historyczne miejsca w Libanie i Syrii.

Hertha nie pozostała długo w Bejrucie. Po wybuchu antytureckich zamieszek na Krecie⁶⁶, krążownik opuścił 11 listopada port w Bejrucie kierując się na zachód w kierunku niespokojnej wyspy stało się to konieczne, gdyż jedyny stacjonujący na tych wodach okręt Kaiserliche Marine, stary pancernik *Oldenburg*⁶⁷ został już na po-

czątku roku, 3 marca 1898 roku, odwołany do kraju.

Trzy dni później w dniu 14 listopada nastąpiło ostatnie spotkanie płynących do austro-węgierskiego portu Pola (para cesarska powróciła przez Polę i Wiedeń do Berlina) okrętów *Hohenzollern* i *Hela* z krążownikiem *Hertha*. Dotychczasowy przebieg rejsu wykazał dużą zawodność układu napędowego, a przede wszystkim kotłów systemu Belleville, oprócz innych słabości miały one przede wszystkim za krótkie walczaki, co powodowało „pompowanie” zbyt gorących spalin do kominów co prowadziło w stunkowo krótkim czasie do poważnej ich deformacji. W konsekwencji zapadające się w sobie kominy trzeba było wesprzeć zbudowanymi we własnym zakresie wspornikami.

Awaria i powstałe uszkodzenia uniemożliwiały dalszą żeglugę a tym samym powrót krążownika do Niemiec. W Berlinie podjęto decyzję niezwłocznego skierowania okrętu na gruntowny remont kotłów i usunięcie powstałych uszkodzeń do włoskiej stoczni Ansaldo. *Hertha* z minimalną szybkością obrała kurs na Genuę.

Jednak los w dalszym ciągu nie oszczędzał krążownika, gdyż już po przybyciu do stoczni, w nocy z 26/27 listopada, w trakcie przechodzącego nad portem orkanu na leżącym przy nabrzeżu okręcie pękły częściowo cumy i *Hertha* uderzyła w zacumowany nie opodal parowiec. W wyniku kolizji uszkodzony został pokład główny i złamane żurawiki łodzi ratunkowych.

W trakcie trwających na okręcie prac remontowych, krążownik II-kłasy *Hertha* otrzymał zgodnie z wprowadzoną 27 lutego 1899 zmianą terminologii przydział do klasy krążowników pancernych (Grosser Kreuzer) oraz telegraficzne polecenie po zakończeniu prób odbiorczych udania się na Daleki Wschód.

Przeprowadzone na początku kwietnia w Zatoce Genueńskiej próby odbiorcze wypadły pomyślnie i już 11 kwietnia *Hertha* opuściła gościnną Italię kierując się na wschód. Trasa rejsu wiodła przez Kanał Sueski, Morze Czerwone i Ocean Indyjski. Krążownik odwiedził po drodze Port Said, Aden, Colombo, i dotarł 21 maja do Singapuru, osiągając tym samym obszar operacyjny Stacji Dalekowschodniej. Osiemnaście dni później po pokonaniu ostatniego etapu podróży zawinął do Tsingtau⁶⁸.

60. Jacht cesarski *Hohenzollern* zbud. 1891-1893 w stoczni A.G. Vulcan Stettin; (przebudowany 1910-1911 K.W. Kiel); wyp.: 4460 ton., dł.: 122,00 m. szer.: 14,00 m. szybkość: 21,5 w. zasięg 2520 Mm/14 w. uzbr.: 8 x 50 mm, od 1911: 2 x 52 mm, załoga 313 ludzi. Wycofany ze służby 31.VII.1914; Sprzedany na złom 1923.

61. Cesarz Niemiec, Wilhelm II von Hohenzollern (ur. 27.01.1859 Berlin, z m. 04.06.1941 Doorn, Holandia), cesarzowa Auguste Viktoria von Schleswig-Holstein-Sonderburg-Augustenburg (ur. 22.10.1858, zm. 11.04.1921).

62. W pielgrzymce wzięły udział liczne grupy pielgrzymów, w przeciwieństwie do cesarza i jego świty pielgrzymi udali się bezpośrednio do Palestyny.

63. Abdulhamid II (ur. 21.09.1842 Konstantynopol, zm. 10.02.1918 Konstantynopol) sułtan osmański 31.08.1876 – 27.04.1909. Drugi syn sułtana, Abdülmecit zastąpił po trzech miesiącach na tronie brata Murat V. Na okres jego rządów przypada katastrofalna wojna przeciw Rosji 1877, która przyczyniła się do utraty dużej części terytoriów na Bałkanach. Tłumi krwawo i bezwzględnie liczne rewolty i powstania m.in. Armenia 1894 – 1896. Kapitułuje 23 lipca 1908 roku na wieść o marszu oddziałów armii tzw. „młodych Turków” na Konstantynopol. Po rozruchach w 1909 roku odsunięty od władzy przez rządzących oficerów (Komitet Jedności i Postępu) i zastąpiony na tronie w dniu 27 kwietnia przez brata: Mehmed V. Przewieziony do Salonik, gdzie pozostał na zesłaniu do 1912 roku. Krótko przed zajęciem miasta przez oddziały greckie ewakuowany do pałacu w Konstantynopolu.

64. Ostatnim był Fryderyk II Hohenstauf (ur. 26.12.1194 w Jesi koło Ancony; zm. 13 grudnia 1250 w Castel Fiorentino koło Lucery). Piąta wyprawa krzyżowa 1228-1229.

65. Poświęcenie i otwarcie w dniu 31 października 1898 roku, Kościoła Zbawiciela (Erlöserkirche) w Jerozolimie (zbudowany w latach 1893-1898) było głównym punktem wyprawy do Palestyny. Teren na którym zbudowano kościół, cesarz Wilhelm II przekazał w wieczyste posiadanie „Niemieckiemu Stowarzyszeniu Katolików z Ziemi Świętej” (Deutscher Verein vom Heiligen Lande). Stowarzyszenie od dłuższego czasu próbowało zakupić teren pod budowę świątyni w Jerozolimie (teren okazał się święty dla muzułmanów). Dopiero po osobistej interwencji Wilhelma II, Sułtan Abdülhamid II zakupił w imieniu cesarza działkę za sumę 100 000 marek przekazanych na ten cel przez Wilhelma II.

66. W maju 1896 roku doszło na Krecie do powstania ludności greckiej przeciw Osmanom. Jawne wsparcie powstańców przez Grecję prowadzi w konsekwencji do wojny turecko-greckiej, zakończonej porażką Greków. W podpisanym 4 grudnia 1897 roku traktacie pokojowym Kreta otrzymała daleko idącą autonomię, stając się de facto międzynarodowym protektoratem (rosyjsko-francusko-brytyjsko-włoskim) pod rządami księcia Jerzego.

67. Pancernik *Oldenburg*, zbud. 1883-1886 A.G. Vulkan Stettin, wyp.: 5743 ton, wym.: 79,80 x 18,00 x 6,30 m., prędkość 14,0 w. uzbr.: 8 x 240 mm, okresowo 4 x 150 mm, 2-8 (pod koniec 2) – 87 mm, w zamian 6 x 50 mm, 4 wt. 350 mm; załoga 389-433 ludzi. 13.I.1912 wycof. Służył jako okręt cel. 1919 złomowany.

68. Tsingtau (Qingdao) miasto w niemieckiej enklawie Kiaotschou (Jiaozhou), na półwyspie Shantung. Obszar enklawy zajęty został przez Japończyków w dniu 14.11.1897 oddziały marynarki jako zadośćuczynienie za mord dokonany na dwóch misjonarzach (Henle i Nies) na półwyspie Shantung. W podpisanej 28.04.1898 w Pekinie umowie Rzesza Niemiecka otrzymała 550 km² obszar Kiaotschou w 99 letnią dzierżawę. Kiaotschou jako jedyna posiadłość zamorska nie podlegała Urzędowi Kolonii (Kolonialamt) tylko podporządkowane było R.M.A., czyli leżało wyłącznie w gestii marynarki.

Zgodnie z planem *Hertha* zastąpiła w składzie eskadry powracający do kraju dotychczasowy okręt flagowy 2-go admirała całkowicie przestarzały krążownik *Kaiser*⁶⁹. Dwa dni później, 10 czerwca na *Hertha* swoją flagę podniósł 2. admirał eskadry krążowników kontradmirał Ernst Fritze⁷⁰.

Przybycie kolejnego nowoczesnego krążownika do Tsingtau nie tylko wzmocniło wydatnie potencjał bojowy eskadry krążowników⁷¹ ale było sygnałem wskazującym jakie znaczenie nabrał obszar Dalekiego Wschodu.

W pierwszy rejs okręt flagowy 2-go admirała wypłynął w drugiej połowie roku i odwiedził północne „rubieże” Stacji zawijając m.in. do Japonii. Rejs odbywał się po części samotnie, a po części w asyście innych jednostek II. Dywizjonu.

W październiku 1899 dowództwo eskadry w obawie przed panującą w Tsingtau epidemią tyfusu nakazało przebywającym w bazie okrętom wyjść w morze.

Pod koniec października naszą bohaterkę skierowano na remont do Hongkongu. W drodze na południe doszło, 2 listopada w Amoy do spotkania z podążającym do Tsingtau siostrzanym krążownikiem *Hansa*. Dwa dni później do Amoy przybył okręt flagowy eskadry, krążownik *Deutschland*⁷² z dowódcą eskadry kontradmirałem, księciem Henrykiem na pokładzie. Zgodnie z planowanym na początku nowego roku zastąpieniem przestarzałego krążownika *Deutschland* w roli okrętu flagowego przez krążownik *Hertha* 2-gi admirał, kontradmirał Ernst Fritze jeszcze tego samego dnia przeniósł się na swój nowy okręt flagowy, krążownik *Hansa*. Wkrótce po tym krążowniki *Deutschland* i *Hertha* wspólnie opuściły Amoy w kierunku Hongkongu. W dniu 6 listopada po dotarciu do brytyjskiej enklawy, *Hertha* powędrowała na trzy miesięczny remont do stoczni (także *Deutschland* poddany został przeglądowi). Miesiąc później do stoczni w Hongkongu zawinęła trapiiona awariami *Hansa*.

Nowy rok przyniósł zmianę na stanowisku szefa eskadry krążowników. Dotychczasowy dowódca, wiceadmirał książę Henryk Pruski udał się w dniu 4 stycznia z Singapuru w podróż powrotną do Niemiec⁷³, a funkcje dowódcy eskadry przejął tymczasowo kontradmirał Ernst Fritze.

Po zakończeniu remontu *Hertha* podążyła do Singapuru na przyjęcie

nowo mianowanego szefa eskadry, wiceadmirała Bendemanna, stając się 17 lutego oficjalnie okrętem flagowym Eskadry Krążowników.

Po spotkaniu admirałów Fritze i Bendemanna w Singapurze, okręty rozdzieliły się. *Hansa* podążyła do Tsingtau, a *Hertha* rozpoczęła rejs po Morzu Południowo-Chińskim. Z początkiem kwietnia wiceadmirał Bendemann na pokładzie krążownika odwiedził Japonię i złożył jak każdy nowy szef Eskadry Dalekowschodniej oficjalną wizytę cesarzowi Japonii Mutsuhito.

W drugiej połowie kwietnia wszystkie pięć krążowników przebywało w Tsingtau i wzięło udział w rozpoczętych 23 kwietnia i trwających do początku maja ćwiczeniach zespołowych eskadry na Morzu Żółtym.

W tym czasie w skład Eskadry Dalekowschodniej wchodziły krążowniki: *Hertha*, *Hansa*, *Kaiserin Augusta*, *Gefion* i *Irene*. Dodatkowo podporządkowane były kanonierki *Ilitis* i *Jaguar*.

Po zakończeniu ćwiczeń okręty wyruszyły w rutynowe rejsy po obszarze Stacji, *Hertha* i *Gefion* przedsięwzięły rejs w górę rzeki Jangtse do oddalonego o 1100 km od ujścia rzeki miasta Hankou. W drugiej połowie maja większość okrętów powróciła do Tsingtau.

Również *Hertha* przebywała w bazie, na okręcie czyniono przygotowania do kolejnego rejsu. Tym razem krążownik w towarzystwie kanonierki *Ilitis* miał zawinąć na redę Taku. Stamtąd admirał Bendemann miał złożyć w towarzystwie konsula niemieckiego barona von Kettelera⁷⁴, planowaną na początek czerwca oficjalną wizytę na dworze cesarskim w Pekinie.

Kiedy jednak 29 maja nadeszły do Tsingtau pierwsze wieści o rozruchach na obszarze pomiędzy Pekinem i Tientsin, szef eskadry przelożył planowaną wizytę na później.

W tym miejscu wypada chociaż w skrócie przypomnieć tło i przyczyny pierwszego poważniejszego konfliktu zbrojnego XX wieku, czyli Powstania Bokserów w Chinach, powstania związanego z historią krążownika i jego załogi biorącej od początku aktywny udział w walkach z rebeliantami.

Nasilający się od połowy XIX wieku kryzys Cesarstwa Chińskiego spowodowany maszyną ingerencją mocarstw europejskich, w szczególności Wielkiej Brytanii, Francji i Rosji w wewnętrzne sprawy Chin. Seria porażek militarnych i utrata dużych części terytorium⁷⁵, prowadzi na przełomie

69. Krążownik *Kaiser* zbud. 1871-1875 w Samuda Brothers London; zbudowany z pełnym ożaglowaniem, przebudowany 1891-95 K.W. Wilhelmshaven; wyp.: 8940 ton; po przebudowie 8736 ton, dł.: 89,34 m. szer.: 19,10 m. prędkość 14,6 w. zasięg (po przebudowie) 3200 Mm/10 w. uzbr.: 8 x 260 mm, 1 x 210 mm, pod koniec służby: 1 x 150 mm, 6 x 105 mm, 9 x 88 mm, 12 x 37 mm, 5 wt. 350 mm, załoga 600-656 ludzi. W służbie 13.02.1875; 1895-11.06.1899 na Dalekim Wschodzie, 1899-1904 w rezerwie, 12.10.1905 jako *Uranus*, 21.05.1906 skreślony z listy floty, hulk koszarowy zakotwiczony przed Mönkeberg, od XI.1907 Flensburg hulk mieszkalny dla okrętu szkolnego broni torpedowej *Württemberg*. Złomowany 1920 Hamburg-Harburg. Do typu *Kaiser* należał: *Deutschland*. Interesująca jest klasyfikacja okrętów typu *Kaiser* w trakcie ich służby: 1875: Panzerfregatte (Kazamatschiff, Schiff I-Ranges) – fregata pancerna (okręt kazamatowy 1. klasy) 1884: Panzerschiff (pancernik), 1893: Panzerschiff II-klasse (pancernik 2. klasy), 1897: Kreuzer I-klasse (krążownik 1. klasy), 1899: Grosser Kreuzer (krążownik pancerny).

70. Ernst Fritze zobacz: *Hansa*.

71. Reaktywowany w 1894 roku w związku z toczącą się wojną chińsko-japońską tzw. Dywizjon Krążowników (Kreuzerdivision) pozostawał przez długi czas „bezdomny”, a związane z tym problemy logistyczne – zaopatrzenie w węgiel i remonty jednostek – ograniczały ilość przydzielonych do dywizjonu okrętów, dopiero pozyskanie enklawy Kiaotschou pozwoliło poważnie myśleć o utrzymywaniu większych sił morskich w Azji południowo-wschodniej, już 23 listopada 1897 czyli dzień dni po zajęciu Tsingtau przemianowano dotychczasowy Dywizjon Krążowników na Eskadrę Krążowników, detasując jednocześnie na Daleki Wschód dodatkowe okręty (jako II. Dywizjon). Dotychczasowe jednostki skupiono w nowo utworzonym I. Dywizjonie. Jako pierwszy wzmocnił Eskadrę przybyły w dniu 14.12.1897 z Morza Śródziemnego krążownik *Kaiserin Augusta*.

72. Krążownik *Deutschland* zbud. 1872-1875 przeb. 1894-1897, zobacz: krążownik *Kaiser*.

73. Książę Henryk powrócił do Europy na pokładzie parowca pocztowego NDL-u *Preussen*, przez Neapol i Wiedeń do Berlina. Krążownik *Deutschland* opuścił 04.01.1900 Singapur i dotarł w dniu 09.03. do Kilonii. W dniu 28.03. został wycofany ze służby.

74. Baron Klemens von Ketteler (ur. 22.11.1853 Potsdam, zm. 20.06.1900 Pekin) dyplomata, zamordowany w drodze do Tsingli-Yamen (chińskie MSZ) przez chińskiego żołnierza, ciało dyplomaty początkowo zaginęło i dopiero po zakończeniu walk Chińczycy wskazali miejsce pochówku zwłok. Zabójca, chiński podoficer o nazwisku Enhai został zatrzymany przez japońskich żołnierzy (przy próbie sprzedaży zegarka zamordowanego) i przekazany Niemcom. W przesłuchaniu podał, że 19.06 on i jego żołnierze otrzymali polecenie „strzelajcie do wszystkich obcych, którzy napotkacie”. Jednocześnie zaprzeczył, że rozkaz brzmiał: „zastrzelić dyplomata”. Enhai został skazany i stracony.

75. 1840 – 1842 Brytyjsko-chińska wojna opiumowa, 1842 Hongkong zajęty przez W. Brytanię. 1856 – 1860 Wojny z brytyjsko-francuską koalicją, zdobycie przez koalicję m.in. Kantonu, Taku i Pekinu. 1858 – 1860 Aneksja zewnętrznej Mandżurii przez Rosję. 1884 – 1885 Wojna francusko-chińska o Tonkin, w rezultacie utrata prowincji Tonkin i Anam na rzecz Francji. 1894 – 1895 Wojna japońsko-chińska utrata Formozy i wysp Pieskadorskich. 1897 zajęcie Kiaotschou przez Niemcy. 1898 zajęcie Dalny i Port Artur przez Rosję; Kuan-gchouwan przez Francję; Weihaiwei przez W. Brytanię. Także Włochy szukały możliwości zdobycia enklaw na terytorium Chin.

XIX i XX stulecia do zaostrenia i tak już trudnej sytuacji polityczno-gospodarczej państwa, a zbyt pospieszne próby reform wewnętrznych prowadzone przez cesarza Guangxu (1898 odsunięty od władzy i uwięziony) i pogłębiający się kryzys gospodarczy wywołany po części przez tani import z zagranicy, wzrastające przywileje obcokrajowców dążących do ugruntowania swoich wpływów w Chinach, obawy przed utratą suwerenności, działalność misjonarzy chrześcijańskich i rozprzestrzenianie cywilizacji zachodniej postrzegane było nie bez racji jako zagrożenie dla tradycyjnej kultury chińskiej. To wszystko potęgowane nieudolnością skorumpowanej administracji państwowej powoduje narastanie buntu społecznego. Nic więc dziwnego, że hasła organizacji stawiające sobie za cel odnowę Chin i wyrzucenie z kraju znienawidzonych obcokrajowców padają na podatni grunt. Wśród nich jedno tajne stowarzyszenie Yihequan – „Pięść w imię sprawiedliwości i pokoju”⁷⁶ cieszy się rosnącą popularnością, zyskując coraz większe poparcie wśród społeczeństwa chińskiego.

Kłeska głodu jaka wystąpiła na początku 1900 roku w prowincji Shandong prowadzi do radykalizacji nastrojów i w konsekwencji do wybuchu zamieszek, które pod przewodnictwem Bokserów szybko przeradzają się w powstanie zbrojne, ogarniając północne prowincje Chin, a pod koniec maja Bokserzy staną u bram Pekinu.

Początkowo rebelia nie wzbudza zaniepokojenia wśród zagranicznych dyplomatów przebywających w Pekinie. Panująca wśród nich opinia, że są to kolejne zamieszki o lokalnym zasięgu okazała się błędna, a szybkość z jaką postępująca rebelia ogarniała kolejne prowincje zaskoczyła nawet „ekspertów”, tak więc kiedy do Pekinu docierają pierwsze wieści o masakrach na chińskich chrześcijanach, mordach na cudzoziemcach i Chińczykach posądzonych o kolaborację, paleniu świątyń chrześcijańskich i niszczeniu wszystkiego co zachodnie, zaniepokojone mocarstwa europejskie, USA i Japonia reagują żądając w wystosowanej do rządu chińskiego nocie stłumienia rebelii; odpowiedzią jest nasilenie działań powstańców.

W dniu 31 maja na prośbę swoich przedstawicieli państwa zachodnie, Rosja i Japonia wzmacniają ochro-

nę przedstawicielstw dyplomatycznych w Pekinie detasując do stolicy oddziały desantowe z przybywających na redę Taku okrętów wojennych⁷⁷.

Na prośbę konsula niemieckiego Klemensa von Kettelera i dla lepszego rozeznania w sytuacji admirał Bendemann polecił 29 maja kanonierce *Ilitis* udać się na redę Taku. Otrzymawszy z Berlina wolną rękę, co do dalszych działań admirał Bendemann skierował 2 czerwca w ślad za kanonierką, krążownik *Kaiserin Augusta* z pododdziałem piechoty morskiej z III. Batalionu (III. Seebataillon) na pokładzie.

Dzień później 3 czerwca w godzinach popołudniowych nad Tsingtau przeszedł silny tajfun wyrządzając na lądzie spore szkody. Przebywające w Tsingtau jednostki eskadry miotane falami próbowały zgodnie z rozkazem wyjść z zatoki na pełne morze. W trakcie opuszczania kotwiczowiska (*Hertha* straciła obydwie kotwice) doszło do niegroźnej w skutkach kolizji krążownika *Gefion* z *Herthą*.

Dopiero następnego dnia pod wieczór morze uspokoiło się na tyle, że okręty mogły powrócić do Tsingtau. W tajfunie straciło życie pięciu marynarzy załóg okrętów⁷⁸.

Tymczasem na redzie Taku trwa koncentracja okrętów ośmiu mocarstw. Przybywają jednostki brytyjskie, niemieckie, francuskie, rosyjskie, włoskie, japońskie, amerykańskie i austro-węgierskie. W dniu 8 czerwca do zgrupowania⁷⁹ dołączyła *Herttha* i *Hansa*. Dowództwo nad całością sił międzynarodowych objął wg starszeństwa dowódca brytyjskiej China Station wiceadmirał Sir Edward Seymour.

Wydarzeniem nierozzerwalnie związanym z historią krążownika jest udział oddziału desantowego *Hertthy* w nieudanej próbie uwolnienia oblężonych w Pekinie zagranicznych poselstw (ciekawy temat obrony poselstw w Pekinie wymagałby odrębnego opracowania), czyli wyprawie korpusu ekspedycyjnego wiceadmirała Seymoura.

Realistyczna ocena zaostarzającej się sytuacji w Pekinie i szczupłość własnych sił była powodem zwrócenia się przedstawicieli placówek dyplomatycznych do swoich rządów o wydanie dowódcom zespołów kotwiczących przed Taku, poleceń przygotowania ewakuacji poselstw i cudzoziemców z Pekinu. Na początku czerwca po do-

tarcu do Pekinu powstańcy zniszczyli połączenia telegraficzne i kolejowe, odcinając zagraniczne poselstwa od świata zewnętrznego. Brak rzetelnych informacji, co do sytuacji panującej w Pekinie był jednym z powodów, dla czego zwołana 9 czerwca na pokładzie brytyjskiego pancernika *Centurion* narada wszystkich dowódców zespołów i okrętów, nie przyniosła konkretnych rezultatów.

Wiceadmirał Bendemann po powrocie na swój okręt flagowy polecił wzmocnić ochronę konsulatu w Tientsin (zobacz *Hansa*) i wydzielić na każdym z okrętów 100-osobową kompanię desantową gotową w każdej chwili do wyokrętowania.

Krótko po północy admirał Bendemann otrzymał od admirała Seymoura, kopię wiadomości jaka dotarła do niego od konsula brytyjskiego w Pekinie: „*Sytuacja tutaj (w Pekinie) jest bardzo ciężka. Jeżeli nie zostaną natychmiast podjęte kroki do marszu na Pekin, będzie za późno*” prosząc jednocześnie o wsparcie⁸⁰.

Jeszcze tej samej nocy pierwsze oddziały desantowe wylądowały na brzegu. Utworzony *ad hoc* Korpus Ekspedycyjny admirała Seymoura początkowo składał się z ok. 300 Brytyjczyków, 112 Amerykanów, 40 Włochów i 26 obywateli Austro-Węgier, którzy o świcie bez większych przeszkód dotarli pociągiem do Tientsin. Ale z Tientsin do Pekinu jest około 116

76. Ogólnie przyjęte określenie „bokser” powstało poprzez błąd w tłumaczeniu nazwy stowarzyszenia na angielski

77. Niemcy (por. hrabia von Soden i 51 żołnierzy z III. Batalionu) i Austro-Węgry (34-osobowym oddziałem dowodził kmrdr por. Eduard Thomann, dowódca krążownika *Zenta*) przybyli do Pekinu w dniu 3 czerwca. Według różnych źródeł liczba przebywających w Pekinie żołnierzy i marynarzy wahała się pomiędzy 408-463 ludźmi.

78. W. Kaudel – pamiętnik członka załogi krążownika *Hansa*.

79. W skład międzynarodowej eskadry weszły: brytyjskie: pancerniki *Centurion* (okręt flagowy China Station), *Barfleur*, krążowniki *Orlando*, *Aurora*, *Edymion*, *Alacety* kanonierka *Algerine*, kontrtorpedowce *Whiting* i *Fame*;

• niemieckie: krążowniki *Hertha*, *Hansa*, *Kaiserin Augusta*, *Gefion* i kanonierka *Ilitis*;

• francuskie: krążowniki *D'Entrecasteaux*, *Jean Bart*, *Descartes* i kanonierka *Lion*;

• rosyjskie: okręt liniowy *Sissoi Wieliki*, krążowniki *Rossija* (okręt flagowy), *Gajdamak*, kanonierki *Giljak*, *Bobr*, *Korietz*;

• włoskie: krążowniki *Elba*, *Calabria*;

• japońskie: krążownik *Kasagi*, kanonierka *Atago*;

• USA: krążownik *Newark* i kanonierka *Monocacy*;

• Austro-Węgry: krążownik *Zenta*.

80. Admirał Seymour powiadomił także pozostałych dowódców przebywających na redzie Taku.

kilometrów i to tutaj miały zacząć się prawdziwe problemy.

Zniszczenia na linii kolejowej do Pekinu pozwoliły korpusowi Seymoura dotrzeć tylko do miejscowości Lofa. Tam też 10 czerwca po południu dotarł „drugi” rzut korpusu: Niemcy, Rosjanie, Francuzi, Japończycy i pozostałe oddziały brytyjskie.

W skład kontyngentu niemieckiego przydzielonego do korpusu ekspedycyjnego weszły cztery kompanie desantowe (*Hertha*, *Hansa*, *Kaiserin Augusta*, *Gefion*), bateria artylerii: 2 działka maszynowe kal. 37 mm, grupa saperów i pododdział medyczny. Kompania desantowa wystawiona przez krążownik *Hertha* liczyła 124 ludzi.

Dowództwo niemieckiego detachementu objął komendant krążownika *Hertha*, komandor Guido von Usedom.

Dane dotyczące liczebności korpusu ekspedycyjnego podawane w różnych opracowaniach różnią się częściowo od siebie⁸¹.

Skład osobowy Korpusu ekspedycyjnego załadowanego w pięciu pociągach wyglądał następująco: 915 Brytyjczyków (2 armaty), 509 Niemców (2 armaty), 312 Rosjan (3 armaty), 150 Francuzów (1 armata), 112 Amerykanów, 54 Japończyków, 40 Włochów i 25 obywateli Austro-Węgier⁸².

Tego dnia wieczorem adm. Seymour dysponował 2117 ludźmi i był pewien, że uda mu się dotrzeć do Pekinu.

11 czerwca wieczorem doszło w Tschongkotschwang do pierwszej potyczki z Bokserami. Opór uzbrojonych w lance i miecze powstańców został dość szybko złamany, a wycofujący się Bokserzy stracili 35 ludzi.

Dzień później w południe korpus ekspedycyjny dotarł do oddalonej 45 km od Pekinu stacji Langfang. Po osiągnięciu Langfang oddziały zastały zdemolowane urządzenia kolejowe i zdemontowane tory. Bokserzy zniszczyli gruntownie całą infrastrukturę. W tej sytuacji nie mogło być mowy o dalszym transporcie koleją i admirał Seymour postanowił wylądować wojско i pieszo dotrzeć do Pekinu.

Przygotowujące się do dalszego marszu oddziały sprzymierzonych odparły, 14 czerwca w okolicy Langfang, kilka ataków Bokserów⁸³. Stawało się coraz bardziej widoczne, że korpus Seymoura w miarę zbliżania się do

Pekinu oczekują coraz większe trudności.

Przełomowym dniem był 16 czerwca, kiedy to niespodziewana wiadomość o działaniach Bokserów na tyłach i zniszczeniu linii kolejowej za stacją Lofa, oznaczała odcięcie korpusu od swojej bazy operacyjnej. Na zwołanej tego dnia naradzie postulowano przerwać marsz na Pekin i ograniczyć się do obrony umocnionych stacji kolejowych Langfang i Lofa. Kiedy okazało się, że skromne siły korpusu nie wystarczą do ochrony linii kolejowej pomiędzy stacjami, admirał Seymour zdecydował wycofać oddziały z Langfang i skoncentrować wszystkie siły na linii Lofa-Yangtsun, mając nadzieję, że dworzec w Yangtsun i linia kolejowa do Tientsin są przejezdne.

Rozpoznanie przeprowadzone na trasie do Yangtsun nie potwierdziło optymizmu głównodowodzącego, a wręcz przeciwnie linia kolejowa, a szczególnie stacja Yangtsun znajdowały się w „beznadziejnym stanie” jak wspominał ppor. mar. Hans Hilmer „...zobaczyliśmy wszędzie na polach Chińczyków ciągnących (za sobą) podkłady kolejowe, strzelano do nich z dużej odległości, na to oni naturalnie zaczęli uciekać. Wróciliśmy z rekonesansu z bardzo smutnymi wrażeniami, dalszy odwrót pociągiem wydawał się być niemożliwy, sytuacja przez to (stała się) poważna”.

Sytuacja 17 czerwca wieczorem wyglądała następująco: siły główne z adm. Seymourem na czele wyruszyły pociągami z Lofy, pozostawiając na stacji małą załogę, do Yangtsun naprawiając po drodze tory, stacjonując w Langfang część korpusu pod dowództwem komandora Guido von Usedom (w tym wszystkie kompanie niemieckie) miała wyruszyć w ślad za siłami głównymi do Yangtsun.

Nadszedł 18 czerwca. W trakcie przygotowań do opuszczenia Langfang o godzinie 14.00 nastąpił nagły atak Chińczyków na pozycje sprzymierzonych. Po raz pierwszy w atakach obok Bokserów wzięły udział regularne oddziały armii chińskiej (piechota i kawaleria). Wprawdzie udało się odeprzeć wszystkie ataki Chińczyków, ale korpus poniósł tego dnia poważne straty: 7 zabitych i 51 rannych⁸⁴. Jako ciekawostkę można dodać, że marynarze kompanii *Hertha* uzupełniali amunicję u poległych Chińczyków. Następnego dnia z rana po pochowaniu zabitych i za-

ładowaniu rannych nastąpił odjazd z Langfang. Po drodze zabrana została załoga stacji Lofa i wieczorem bez przeszkód „grupa von Usedom” dołączyła do głównych sił w Yangtsun.

Dramatyczna sytuacja w jakiej znalazł się korpus ekspedycyjny wymogła pełny odwrót. Na naradzie wojennej postanowiono porzucić pociągi i marszem wzdłuż rzeki Peiho dotrzeć do Tientsin. Teraz korpus Seymoura walczył już tylko o własne przeżycie!

Jak widać plan operacyjny opierający się wyłącznie na optymizmie zaprawiony sporą dawką lekceważenia przeciwnika bez dostatecznych przygotowań musiał runąć.

20 czerwca rozpoczął się ostatni akt wyprawy. Oddziały maszerowały wzdłuż rzeki, a na zarekwirowanych dżonkach transportowano rannych. Marsz kolumn opóźniał ostrzał prowadzony z mijanych wsi. Zaraz po tym jak idący w awangardzie Brytyjczycy i Amerykanie oczyścili jedną wieś, powstańcy stawiali opór w następnej.

Noc oddziały korpusu spędziły okopane na brzegu rzeki koło dżonek z rannymi, „wśród palących się wsi”.

21 czerwca był ciężkim dniem dla korpusu ekspedycyjnego. Już od rana trwały ataki na kolumny marszowe. Chińczycy stawiali coraz większy opór. Do oczyszczenia przeciwnieległego brzegu rzeki przerzucono trzy kompanie niemieckie w tym z *Herthy*. Jak wspominali uczestnicy wydarzeń: praktycznie każdą wio-

81. I tak np. J. Scheibert w *Der Krieg in China* (1909) pisze „2044 ludzi z tego 350 Niemców”, natomiast E. Wilhelmy w *China Land und Leute, Illustrierte Geschichte des Reiches der Mitte* (1905) podaje 2117 ludzi. Biorąc pod uwagę, że wystawiono cztery ponad stuosobowe oddziały i dokładność z jaką Emil Wilhelmy w swoim opracowaniu podaje przydziały służbowe oficerów, przyjąłem, że to właśnie opracowanie odzwierciedla najbardziej rzeczywisty stan rzeczy.

82. E. Wilhelmy: *China Land und Leute, Illustrierte Geschichte des Reiches der Mitte*.

83. 14 czerwca z rana grupa żołnierzy udała się bez broni (!!!) do pobliskiej wsi w poszukiwaniu wody i prowiantu. W wiosce żołnierze natrafili na Bokserów i musieli ratować się ucieczką. Ścigający uciekających Bokserzy zostali powstrzymani przez kompanie *Gefion* (powierzono jej obsadzenie stacji) i jeden z oddziałów brytyjskich. Lekkoomyślność kosztowała życie 5 żołnierzy.

84. Według *China Land und Leute, Illustrierte Geschichte des Reiches der Mitte* straty poszczególnych oddziałów miały wynieść: Niemcy 1 zabity, 17 rannych wśród rannych byli komandor Guido von Usedom i KKpt. Buchholz dowódca kompanii *Kaiserin Augusta*, Rosjanie 3 zabitych, 10 rannych, Brytyjczycy 3 zabitych, 24 rannych. Straty po stronie chińskiej to ok. 100 zabitych. Podawana jest także liczba 45 rannych po stronie sprzymierzonych.

skę trzeba było zdobywać szturmem. W ciągu dnia niemieckie oddziały wsparte zostały przez dwie kompanie rosyjskie. Chińczycy operowali z doskonałą nękając nieustannie maszerujące kolumny.

Opór stawiany na prawym brzegu rzeki okazał się zbyt silny i wieczorem oddziały przeprawiły się z powrotem dołączając do sił głównych.

W przeprowadzonym 22 czerwca i zakończonym pełnym sukcesem szturmie na leżący przed Tientsin arsenał Hsiku, brały czynny udział także niemieckie kompanie desantowe.

Podczas walk komandor von Usedom zastąpił na stanowisku szefa sztabu korpusu ekspedycyjnego rannego komandora Johna Jellicoe'a⁸⁵. Jednocześnie admirał Seymour wyznaczył von Usedom w razie śmierci na swojego następcę. Przeprowadzony po południu chiński kontratak zakończył się niepowodzeniem. Prowadzone od południa natarcie odparły oddziały brytyjskie wspomagane przez kompanie z *Herthy* i *Kaiserin Augusta*.

W zdobytym arsenale w ręce sprzymierzonych wpadły wielkie ilości broni i amunicji.

Kolejne silne natarcie Chińczyków przeprowadzone 23 czerwca załamało się w ogniu oddziałów sprzymierzonych, m.in. do odparcia ataku użyto znalezione w arsenale armaty polowe. Kolejny dzień upłynął spokojnie i 25 czerwca o godzinie 11.00 siły międzynarodowe pod dowództwem rosyjskiego generała Stroessela dotarły do oblężonych. Dzień później wyczerpani żołnierze i marynarze korpusu ekspedycyjnego admirała Seymoura dotarli do Tientsin. Nieudana wyprawa do Pekinu kosztowała życie 65 ludzi, dalszych 230 było rannych.

W tym miejscu trzeba dodać, że oddziały generała Stroessela dotarły 23 czerwca do oblężonych od 15 czerwca w Tientsin oddziałów sprzymierzonych⁸⁶.

Po przybyciu dalszych posiłków, walki w okolicy tego strategicznie ważnego miasta trwały jeszcze do 18 lipca⁸⁷.

W walkach o Tientsin brał udział 65 osobowy oddział marynarzy z krążownika *Hertha*. Po zakończeniu walk większość marynarzy powróciła na swoje okręty.

W międzyczasie napływały posiłki ściągane z różnych części świata. Porażka admirała Seymoura wykazała, że do uwolnienia oblężonych w Pe-

kinie i zwalczania rebelii wspieranej przez regularną armię potrzeba jest o wiele więcej żołnierzy i sprzętu.

Nie czekając na przybycie posiłków z Niemiec sprzymierzeni zgromadziwszy na początku sierpnia ok. 30 000 żołnierzy i wyruszyli 5 sierpnia z Tientsin do Pekinu. Na czele 11-tysięcznego korpusu ekspedycyjnego stanął rosyjski generał Liniwitsch, a w skład korpusu weszła jedynie przebywająca w mieście kompania *Hansa*. Po dotarciu do Peitsang korpus ekspedycyjny pomaszerował dalej do Pekinu⁸⁸, a kompania *Hansy* zgodnie z rozkazem adm. Bendemanna, powróciła do Tientsin. Wzmocniona 150 osobowa kompania *Hertha* i małymi kontyngentami austro-węgierskim i włoskim wyruszyła w ślad za korpusem ekspedycyjnym do Pekinu, docierając 18 sierpnia do stolicy Chin (zobacz *Hansa*).

Przybyły w połowie sierpnia na Daleki Wschód, Korpus Ekspedycyjny Marynarki generała von Hoepfnera, zastępował kompanie desantowe z okrętów przejmując ich dotychczasowe zadania. Do 5 września I. i II. Batalion Morski (Seebataillon)

należące do wspomnianego korpusu zastąpiły wszystkie kompanie desantowe, a w połowie września wszystkie okręty niemieckie osiągnęły pełne skład osobowy.

W tym czasie wszystkie mocarstwa podejmowały poważne wysiłki mające na celu jak najszybsze wzmocnienie przebywających w Chinach sił zbrojnych. Celem i nadzieją było jak najszybsze zdławienie powstania zanim ogarnie ono całe Chiny. Niemcy ze swojej strony wystawiły Ostasiatisches Expeditionskorps⁸⁹ na czele którego stanął generał-porucznik Emil Lissel. Również Kaiserliche Marine „nie pozostawało w tyle” detaszując od końca czerwca kolejne jednostki na Daleki Wschód z czterema pancernikami typu *Brandenburg* włącznie⁹⁰.

W dniu 17 sierpnia wiceadmirał Bendemann opuścił swój dotychczasowy okręt flagowy *Hertha* i przeniósł się na nowo przybyły krążownik pancerny *Fürst Bismarck*.

Na początku września *Hertha* wyruszyła do Hongkongu, po przybywającego z Europy głównodowodzącego sił międzynarodowych feldmarszałka hrabiego von Waldersee⁹¹. Po przybyciu feldmarszałka na pokład krążownika w dniu 18 września, *Hertha*

opuszcza Hongkong kierując się do Szanghaju, na redzie Wusung hrabia von Waldersee odbiera z pokładu krążownika paradę kotwiczących przed Szanghajem okrętów koalicji.

Po zawinięciu w dniu 25 września na redę Taku, hrabia von Waldersee konferuje z przybyłym na pokładzie krążownika *Fürst Bismarck* dowódcą eskadry Dalekowschodniej wiceadm. Bendemannem, a następnie udaje się do Pekinu.

W związku z przydzieleniem dowódcy krążownika, kmr von Usedom do sztabu feldmarszałka, funkcje dowódcy okrętu do czasu przybycia następcy pełni dotychczasowy pierwszy oficer, kapitan mar. Max Hecht.

Na początku października *Herttha* bierze udział w operacjach zajęcia umocnionych portów Schan-hei-kwan i Chin-wan-tau przewidzianych jako porty przeładunkowe dla nadchodzących z Europy transportów.

W Chin-wan-tau lądują kompanie desantowe krążowników *Hertha* i *Hansa* wzmocnione przez 78 osobowy oddział desantowy z krążownika *Hela*, zastąpione nazajutrz przez oddział desantowy pancernika *Brandenburg*.

Była to ostatnia operacja bojowa krążownika podczas powstania Bokserów.

85. Sir John Jellicoe, brytyjski admirał (ur. 5.12.1859 Southampton, zm. 20.11.1935), 04.08.1914 mianowany dowódcą Grand Fleet, 1916 głównodowodzący brytyjskiej Grand Fleet w bitwie na Skagerraku, 1916 pierwszy Lord Admiralicji, 1917 za odmowę wprowadzenia systemu konwojów zastąpiony na stanowisku przez wiceadmirała Rosslyn Wemyssa, 1918 tytuł szlachecki – Viscount, 1920-1924 gubernator Nowej Zelandii Po powrocie do Wielkiej Brytanii w 1925 otrzymał tytuł hrabiego.

86. W mieście stawiało opór kilkunastotysięcznym oddziałom Bokserów i armii chińskiej 937 marynarzy, żołnierzy i ochotników (według: *Emil'a Wilhelmy China Land und Leute...*).

87. Operacjami sił sprzymierzonych dowodził rosyjski wiceadmirał Aleksiejew.

88. Korpus Ekspedycyjny dotarł do oblężonych w Pekinie 14 sierpnia, a 15 sierpnia cała stolica Chin (po opuszczeniu przez dwór i ¼ mieszkańców) zajęta została przez siły interwencyjne i trzy dni była rabowana przez żołnierzy korpusu ekspedycyjnego!

89. Wschodnioazjatycki Korpus Ekspedycyjny (Ostasiatisches Expeditionskorps) powołany przez ACO z dnia 09.07.1900, złożony wyłącznie z ochotników, transportowany do Chin na 18 statkach w dwóch transportach Bremerhaven-Taku 27.07 – 06.09 i 28.08 – 31.10. Stan liczebny korpusu to ok. 15 000 ludzi (wg *Deutsches Kolonial-Lexikon – 1920*).

90. Czasowo na wodach chińskich operowało ok. 250 okrętów z 12 krajów, w tym 24 jednostki Kaiserliche Marine.

91. Alfred Graf von Waldersee, feldmarszałek (ur. 28.02.1832 Poczdam, zm. 05.03.1904 Hannover), 1900 – 1901 głównodowodzący wojsk interwencyjnych w czasie powstania Bokserów.

W trakcie czteromiesięcznych działań wojennych poległo 7 członków załogi krążownika.

W dniu 28 października na pokład przybył nowy dowódca okrętu komandor Derzewski. Do końca roku *Hertha* kotwaczy na redzie Taku odwiedzając na krótko Tsingtau i Czufu⁹².

W pierwszej połowie roku *Hertha* wykonuje rejsy patrolowe wzdłuż wybrzeża chińskiego.

Po zakończeniu działań wojennych hrabia von Waldersee opuszcza 3 czerwca Chiny i na pokładzie krążownika udaje się w trwającą pomiędzy 8-19 czerwca podróż do Japonii. Hrabia odwiedza Kobe i tam też 13 czerwca zostaje przyjęty przez cesarza Japonii Mutsuhito, a następnie udaje się do Nagasaki, skąd na pokładzie statku szpitalnego eskadry *Gera*⁹³ udaje się w podróż powrotną do Europy. Pod koniec miesiąca *Hertha* powraca do Tsingtau.

W lipcu Eskadra Dalekowschodnia przeszła na stopę pokojową⁹⁴. Po dłuższym postoju w Tsingtau *Hertha* odwiedza ponownie Japonię.

W związku z dłuższym pobytem okrętu flagowego w stoczni w Nagasaki, wiceadm. Bendemann przeniósł się 21 października na *Herthę*, a następnie udał się w czteromiesięczny rejs wśród wysp Holenderskich Indii Wschodnich, zawijając 19 lutego 1902 roku do Singapuru. Tutaj przekazał dowództwo eskadry swemu następcy wiceadmirałowi Geisslerowi. Nowy dowódca podniósł swoją flagę na przybyłym do Singapuru krążowniku *Fürst Bismarck*. Po opuszczeniu Singapuru *Hertha* podążyła do Tsingtau. W marcu na okręcie nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy, nowym dowódcą okrętu został dotychczasowy dowódca krążownika *Kaiserin Augusta* komandor Friedrich Ingenohl⁹⁵. Pod jego dowództwem *Hertha* udała się na trwający pomiędzy 25 marca a 5 maja gruntowny remont do stoczni w Uruga (Japonia).

Po zakończeniu remontu i powrocie do Tsingtau okręt pozostał dłuższy czas w bazie. W lecie *Hertha* odwiedza porty japońskie. Kolejny rejs prowadzi okręt na południe. W dniu 9 sierpnia na wschód od Formozy krążownik dostał się w ciężki tajfun, w wyniku czego do wnętrza wdarły się duże ilości wody, lecz nie spowodowało to przerwania rejsu. Okręt odwiedza Filipiny, Holenderskie Indie Wschodnie i wreszcie Singapur. W styczniu 1903

Hertha udała się na coroczny przegląd do stoczni w Nagasaki. Po powrocie z Japonii okręt pozostał cztery miesiące w Tsingtau. Kolejny rejs po akwenie Stacji Dalekowschodniej prowadził na północ do portów koreańskich, rosyjskiego Władywostoku i po raz kolejny do portów japońskich.

W drugiej połowie roku następują rutynowe rejsy wzdłuż wybrzeża chińskiego.

W listopadzie nastąpiła rutynowa zmiana na stanowisku dowódcy, nowym dowódcą okrętu zostaje komandor, baron von Schimmelmänn.

Rok 1904 i wydarzenia związane z wojną japońsko-rosyjską będą opisane w rozdziale *Hansa*. Tak jak i inne jednostki eskadry również *Hertha* w związku z toczącą się wojną nie odwiedza północnych akwenów Stacji.

W czerwcu krążownik kotwaczy jako „stacjoner” w Czempulo. W czasie postoju *Herthy* w Czempulo, książę Adalbert von Hohenzollern wraz z dowódcą okrętu, komandorem von Schimmelmännem i kilkoma oficerami odwiedził w dniach 5 i 6 czerwca 1904 roku stolicę Korei, Seul.

Po powrocie do Tsingtau *Hertha* towarzyszy okrętowi flagowemu *Fürst Bismarck* w lipcowym rejsie w górę rzeki Jangtse do Hankau. Szef eskadry, adm. von Prittwitz-Gaffron składa oficjalną wizytę gubernatorowi prowincji Hupai w Wutschang.

W połowie października *Fürst Bismarck*, *Hertha* i *Seeadler* biorą udział w otwarciu klubu niemieckiego w Szanghaju. Następnie *Hertha* kontynuuje rejs wśród wysp Holenderskich Indii Wschodnich i odwiedza m.in. Batawie, a następnie Singapur.

Pod koniec roku *Hertha* po sześciu latach służby na Dalekim Wschodzie otrzymała rozkaz powrotu do kraju. W dniu 31 grudnia opuściła wody Stacji i poprzez Port Mahe na Seszelach, Dar-es-Salam w Niemieckiej Afryce Wschodniej i Aden dotarła na Morze Śródziemne. Tutaj po spotkaniu w dniach 5-8 kwietnia z jachtem cesarskim *Hohenzollern* dociera w maju do Kilonii. Tam też w dniu 12 maja zostaje wycofana ze służby.

* * *

Po podjęciu decyzji o zastąpieniu przestarzałych okrętów szkolnych przez jednostki typu *Victoria Louise* rozpoczęto w maju 1906 w Kaiserliche Werft w Kilonii przebudowę krążownika *Hertha* na okręt szkolny. Po

trwającej prawie dwa lata przebudowie zmienił się wygląd zewnętrzny okrętu, gdyż wymieniono wadliwe kotły i przebudowano wnętrze okrętu dostosowując je do nowej roli.

Po ponownym wejściu do służby w dniu 7 kwietnia 1908 roku *Hertha* zastąpiła wysłużony okręt szkolny *Moltke*. Nowym dowódcą został komandor Hugo Louran. W pierwszy rejs po przebudowie *Hertha* wypłynęła 6 czerwca z Kilonii z „ojcem chrzestnym” księciem Ludwikiem Bawarskim na pokładzie, odwiedzając Bornholm i 11 czerwca zawinęła do Świnoujścia. Następnie udała się do Bremerhaven, a stamtąd wyruszyła 24 czerwca w rejs odwiedzając norweskie, szkockie i irlandzkie porty, docierając do Palma de Mallorca na Majorce. Następnie odwiedziła Funchal (Madera) i Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich.

Powróciła na Morze Śródziemne, po odwiedzeniu kilku portów włoskich dotarła do Aleksandrii. 30 grudnia *Hertha* rzuciła kotwice przed Korfu, oczekując na przybycie *Victoria Louise*. Po przybyciu do Korfu dowódca okrętu otrzymał wiadomość o trzęsieniu ziemi w Messynie na Sycylii. Po przyjęciu na pokład 20 ton żywności, kilkuset koców i innych darów *Hertha* niezwłocznie udała się do Messyny, docierając 31 grudnia 1909 do całkowicie zniszczonego miasta. 1 stycz-

92. Miasto portowe w Chinach znane dziś pod nazwą Yantai.

93. *Gera* zbud. 1890-1891 w stoczni Fairfield Shipbuilding & Eng.Co. (Glasgow) 5319 BRT, wym.: 126,49 x 14,63 x ? m, szybk.: 13,0 w. załoga 130 ludzi. zbudowany dla NDL Bremen, od 26.07.1900 w służbie jako statek szpitalny dla Eskadry Dalekowschodniej, 10.10.1900 – 22.06.1901 w Tsingtau, 06.08.1901 zwrócony właścicielowi, 1908 sprzedany do Włoch *Valparaiso*, 14.10.1917 zatopiony na redzie Marsa Sosa przez UB 48.

94. Zakończenie konfliktu nastąpiło 16.01.1901 wraz z podpisaniem protokołu o przyjęciu warunków mocarstw uczestniczących w konflikcie. Oficjalny protokół końcowy podpisano 07.09.1901 w Pekinie. Warte odnotowania jest, że operacje wojskowe w Chinach pochłonęły 240 milionów marek i były droższe od budowy Kanału Kilońskiego (Kaiser-Wilhelm-Kanal).

95. Friedrich (von) Ingenohl, admirał (ur. 30.06.1857 Neuwed; zm. 19.12.1933 Berlin), 01.04 – 10.04 szef wydziału w Sztabie Admiralicji, 10.04 – 09.08 dowódca jachtu *Hohenzollern* i parowca *Hamburg*, 07.09.1907 kontradmirał, 10.1908 – 03.1909 2-gi Admirał w I. Eskadrze, 27.01.1909 podniesiony w stan szlachecki, 03.1909 – 05.1909 2-gi Admirał Eskadry Dalekowschodniej, 05.1909 – 06.1910 szef Eskadry Dalekowschodniej, 27.1.1910 wiceadmirał, IX.1910 – I.1913 szef II. Eskadry, 01.1913 – 02.1915 dowódca Hochseeflotte, 15.11.1913 admirał, 02.1915 – 08.1915 szef Stacji Bałtyckiej, 13.08.1915 do dyspozycji.

nia 1909 *Hertha* przewiozła 120 ciężko rannych mieszkańców do Neapolu. Dzień później część załogi pomagała przy wydobywaniu zasypanych mieszkańców i wydobywaniu wyposażenia ze zniszczonego budynku konsulatu niemieckiego. Tego dnia do Messyny przybyła *Victoria Louise*. Dowódca krążownika, komandor Louran koordynował niemieckie akcje ratownicze w mieście. Przybyłe na miejsce katastrofy parowce NDL-u, *Therapia* i *Bremen* przetransportowały 1000 ofiar katastrofy do Neapolu. W dniu 5 stycznia administracja włoska na tyle opłacała sytuację, że międzynarodowi ratownicy mogli zakończyć swoją działalność i powrócić na okręty.

Królowa włoska, Elena (1873-1952), odwiedziła okręt, a król włoski Vittorio Emanuele III (11.11.1869 – 28.12.1947) w rozkazie dziennym podziękował załozę za udzielenie pomocy ofiarom katastrofy. Włoska Liga Morska ufundowała dla krążownika tablicę pamiątkową. 5 stycznia *Hertha* opuściła Neapol i już dzień później rzuciła kotwice koło Korfu. W rejs powrotny okręt wyruszył 23 stycznia, docierając 15 marca do macierzystej Kilonii.

Z początkiem kwietnia obowiązki dowódcy okrętu objął komandor Walter Engelhardt.

W dniu 5 czerwca *Hertha* wypłynęła z kadetami w tradycyjny rejs wiosenny po Bałtyku i wodach norweskich. W drugi wielki rejs okręt wypłynął z Kilonii 7 sierpnia, osiągając 12 września Newport (Rhode Island, USA), dołączając do kotwiczącej tam *Victoria Louise*. Po przybyciu kolejnych okrętów, *Bremen* (13.09) i *Dresden* (22.09) cały zespół wziął udział w odbywających się pomiędzy 26 września a 9 października w Nowym Jorku tzw. uroczystościach Hudson-Fulton⁹⁶.

Po zakończeniu uroczystości w dniu 14 października *Hertha* opuściła Nowy Jork, kontynuując rejs szkolny po Morzu Karaibskim. W dniu 9 stycznia 1910 należący do HAPAG-u parowiec *Prinz Joachim von Preussen* wszedł koło Kingstown (Jamajka) na mieliznę. Przebywająca w pobliżu *Hertha* pośpieszyła mu z pomocą. Po zdjęciu z pokładu 300 ton ładunku i ewakuacji pasażerów na inny statek, *Hertha* ściągnęła pechowca z mielizny. Powrót okrętu do kraju nastąpił 8 marca 1910 roku.

Po remoncie i tradycyjnym rejsie wiosennym po Bałtyku i wodach nor-

weskich, wyprawa jesienno-zimowa rozpoczęła 15 sierpnia, wiodła tym razem na Morze Śródziemne. Również i ten rejs szkolny zakończył się bez specjalnych wydarzeń w dniu 7 marca 1911 roku w Kilonii.

W kwietniu nastąpiła tradycyjna już zmiana na stanowisku dowódcy, nowym komendantem został komandor Ernst-Oldwig von Natzmer.

Po remoncie *Hertha* wyruszyła z kadetami w swój rejs wiosenny. Tym razem odwiedziła Sztokholm, a następnie udała się na wody norweskie i do Szkocji kończąc rejs w Wilhelmshaven. Wielki rejs jesienno-zimowy 1911/1912 rozpoczęty 21 sierpnia wiodł po raz kolejny przez Atlantyk na wody Ameryki Północnej i Karaiby. Również i ten rejs szkolny zakończył się bez specjalnych wydarzeń w dniu 11 marca 1912 roku w Kilonii.

Po wiosennym rejsie roku 1912 na Bałtyku, *Hertha* opuściła pod koniec sierpnia Kilonię udając się na Azory. Tam dowódca okrętu, na żądanie kapitana statku *Lotte Mentzel*, nakazał aresztować kilku marynarzy z załogi statku oskarżonych o bunt. W Funchal przekazał aresztowanych na parowiec podążający do Niemiec.

Po wybuchu I Wojny Bałkańskiej, *Hertha* otrzymała 2 listopada w Barcelonie rozkaz udania się do wschodniej części Morza Śródziemnego i przygotować się do ewakuacji obywateli niemieckich. Jednocześnie krążownik otrzymał przydział do Dywizjonu Śródziemnomorskiego (Mittelmeerdivision)⁹⁷.

Po spotkaniu z krążownikiem *Geier*, a następnie *Breslau* w Aleksandrii wszystkie trzy okręty wyruszyły w kierunku Morza Egejskiego. W kolejnych miesiącach *Hertha* odwiedzała porty Lewantu.

Po zakończeniu wojny i uspokojeniu sytuacji, krążownik opuścił w połowie lutego 1913 r. Dywizjon Śródziemnomorski i podążył do kraju, zawijając 7 marca do Kilonii.

Po przeglądzie w Kaiserlichewerft w Kilonii, w kwietniu nastąpiła ostatnia zmiana na stanowisku dowódcy okrętu, nowym komendantem został komandor Heinrich Rohardt.

Swoją wiosenny rejs szkolny rozpoczęty 25 maja wiodący on na wody norweskie, *Hertha* zakończyła 3 sierpnia w Wilhelmshaven. Dwanaście dni później 15 sierpnia wypłynęła w kolejny długi rejs oceaniczny wiodący przez Atlantyk do Halifaxu w Ka-

nadzie. W związku z zamieszkami w Meksyku, na podstawie specjalnego rozkazu podążyła do Santa Cruz, dokąd przybyła 21 października. W dniu 2 listopada opuściła Santa Cruz i kontynuowała rejs szkolny krążąc po morzu Karaibskim. W dniu 13 marca powróciła do Kilonii.

W dniu 2 czerwca 1914 roku *Hertha* wypłynęła z 75 kadetami na pokładzie w ostatni rejs szkolny Kaiserliche Marine czasu pokoju. Trasa rejsu wiodła przez Bałtyk na wody norweskie. Pomiedzy 22/25 lipca odwiedziła szkocki port Edynburg i była to zarazem ostatnia wizyta okrętu Kaiserliche Marine w brytyjskim porcie przed wybuchem wojny.

Wybuch wojny zastał okręt w Wilhelmshaven w trakcie przygotowań do kolejnego rejsu oceanicznego. Po przydzieleniu krążownika do nowo utworzonej V. Grupy Rozpoznawczej (*V.Aufklärungsgruppe*) podążyła do Kilonii. Wzięła udział w rejsach patrolowych na zachodnim Bałtyku, a następnie po przebazowaniu V. Grupy Rozpoznawczej do Gdańska w trwającym pomiędzy 24/26 października wypadzie na wody wschodniego Bałtyku⁹⁸.

Na czas trwania operacji, dowódca V. Grupy kontradm. Jasper podniósł swoją flagę na krążowniku *Hertha*. 28 października w Świnoujściu powrócił na swój „stary” flagowiec *Hansa*. *Hertha* opuściła Świnoujście 30 października i podążyła do Kilonii. Po przybyciu do Kilonii zgodnie z rozkazem z dnia 28 października rozpoczęto przygotowania do wycofania okrętu ze służby.

W dniu 16 listopada 1914 po raz ostatni opuszczono banderę na okręcie.

Rozbrojony okręt służył do końca wojny jako hulk mieszkalny dla bazy lotnictwa morskiego we Flensburgu.

Hertha została oficjalnie skreślona z listy floty w dniu 6 grudnia 1919 roku i w 1920 roku pocięta na złom w Ausdorf koło Rendsburga.

(ciąg dalszy nastąpi)

96. Zobacz *Victoria Louise*.

97. Zobacz *Vineta*.

98. Operacją dowodził kontradm. Behring z pokładu krążownika *Friedrich Carl*. Awangardę tworzyły krążowniki *Augsburg*, *Lübeck*, *Thetis* i torpedowce. Za nimi podążały *Friedrich Carl*, *Hertha*, *Vineta*, *Victoria Louise* i trzy U-booty, okręt flagowy miał na pokładzie 2 wodnosamoloty. Zobacz: *Victoria Louise*.

Brazylijskie pancerniki „Minas Geraes” i „São Paulo”

Hartmut Ehlers
(Niemcy)



Piękna fotografia *Minas Geraes* wykonana w trakcie prób odbiorczych jednostki na wodach brytyjskich. Fot. zbiory Siegfried Breyer

Geneza i budowa okrętów

Na przełomie XIX i XX wieku Brazylia przeżywała okres rosnącego dobrobytu, pochodzącego głównie z eksportu kawy i kauczuku naturalnego który przynosił znaczne dochody. Równie dobrze prosperowały Argentyna i Chile. Z pomocą ambitnych programów budowy floty te trzy kraje, tzw. „państwa ABC” [skrót od pierwszych liter nazw tych państw – przyp. tłum.], chciały zdystansować się od innych południowoamerykańskich potęg, takich jak np. Peru. Przed przełomem wieków ograniczało się to jednak głównie do pancerników obrony wybrzeża i krążowników pancernych. W całej Ameryce Południowej zdolności przemysłowe były tak małe, że wszystkie nowo budowane jednostki zlecane były stoczniom w Europie lub USA.

W czasie tego południowoamerykańskiego wyścigu zbrojeń istniała także rywalizacja pomiędzy „państwami ABC”. Przyspieszenie jednego mocarstwa wywoływało reakcję innego, tak że budowa pancerników była nieunikniona. Tylko „państwa ABC” były w stanie, choć przy ogromnych wysiłkach finansowych, pozwolić sobie na budowę takich okrętów. Według ówczesnego punktu widzenia mogły one z pomocą pancerników bronić i odsunąć ewentualną wojnę od swojego wybrzeża.

Argentyna w 1901 roku rozpoczęła wyścig skromnym zamówieniem we Włoszech,

2 ulepszonych krążowników pancernych typu *Garibaldi*, w tym samym roku Chile zamówiło w Wielkiej Brytanii 2 pancerniki o wyporności po 11 800 t każdy. W Brazylii, gdy ministrem marynarki był admirał Júlio César de Noronha, został sformułowany program zbrojenia marynarki, który w 1904 roku został uchwalony przez parlament. Zakładano w nim budowę 3 pancerników o wyporności maksymalnej 14 700 t każdy, do tego 3 krążowników pancernych, 6 niszczycieli (kontrtorpedowców według ówczesnej terminologii – przyp. red.), 12 torpedowców i 3 okrętów podwodnych.

Żadne z „państw ABC” nie otrzymało wyżej wymienionych dużych okrętów. Argentyna zamówiła swoje oba krążowniki pancerne na spodziewaną wojnę z Chile. Od końca lat 1890-tych pomiędzy tymi krajami powstawały nieustannie poważne konflikty graniczne. Jednak do wojny nie doszło, ponieważ napięcia z Chile zostały zakończone w 1902 roku przez układ pokojowy, jeszcze przed dostarczeniem obu jednostek. Po tym fakcie, oba okręty zostały 31 grudnia 1903 roku na krótko przed ich ukończeniem, sprzedane Japonii która zbroiła się z powodu wzrastających napięć z Rosją¹. Także Chile zamówiło swoje

oba pancerniki wskutek argentyńsko-chilijskiego konfliktu granicznego. Po jego zakończeniu Chile nie miało już potrzeby kupowania zamówionych okrętów. Aby przeszkodzić możliwemu sprzedaniu do Rosji, obie jednostki zostały 3 grudnia 1903 roku nabyte przez brytyjską Royal Navy².

Stępki pod dwa z 3 brazylijskich pancerników zostały położone w 1906 roku w stoczni Armstrong w Elswick. Miały one nazywać się *Minas Geraes* i *São Paulo*. Program zbrojenia marynarki został jednak w lutym 1906 roku zdecydowanie zrewidowany razem z rewolucją techniczną w następstwie wojny rosyjsko-japońskiej i wodowania brytyjskiego *Dreadnoughta*. Nowy program budowy przewidywał teraz 3 „Drednotów”, 3 szybkie lekkie

1. *Rivadavia* (eks-Mitre) i *Moreno* (eks-Roca) zwodowane w stoczni Ansaldo w Genui 22 stycznia 1902 roku i 9 lutego 1903 roku. Po sprzedaży Japonii otrzymały nazwy *Kasuga* względnie *Nisshin* i rozpoczęły służbę 7 stycznia 1904 roku. *Nisshin* został ciężko uszkodzony w bitwie pod Cuszimą 27 maja 1905 roku. *Kasuga* został połączony na złom w 1948 roku, *Nisshin* zniszczony jako okręt-cel w 1936 roku.

2. *Constitución* został zwodowany 12 stycznia 1903 roku w stoczni Armstrong w Elswick. *Libertad* po nim 15 stycznia 1903 roku w stoczni Vickers w Barrow. *Constitución* został przemianowany na *Swiftsure*, *Libertad* na *Triumph*. Obie jednostki sklasyfikowane w Royal Navy jako „Second Class Battleships” rozpoczęły służbę w czerwcu 1904 roku. *Triumph* został zatopiony 25 maja 1915 roku przez niemiecki okręt podwodny *U 21* koło Gaba Tepe w Cieśninie Dardanele [*Swiftsure* został sprzedany na złom w czerwcu 1920 roku – przyp. tłum.].

krążowniki i 10 niszczycieli³. Zlecenia na oba pancerniki *Minas Geraes* i *São Paulo* zostały anulowane, a rozpoczęte kadłuby pocięte na złom na pochylniach⁴.

Kierownictwo marynarki chciało natychmiast budować dwa z 3 „Drednotów”, a trzeci okręt realizować później. Ubiegało się o to kilka zagranicznych stocznii, ostatecznie zamówienie zostało złożone w stoczniach Armstrong w Elswick i Vickers w Barrow. Budowa obu okrętów rozpoczęła się w 1907 roku. Otrzymały one ponownie nazwy *Minas Geraes* i *São Paulo*. Brazylia była więc pierwszym południowoamerykańskim państwem, która podjęła budowę tego typu dużych okrętów, wcześniej niż europejskie mocarstwa Francja i Rosja. Jednak w tym okresie wiele dużych mocarstw morskich miało już wątpliwości, czy celowym było budowanie tego typu okrętów.

Konkurenci Brazylii, Argentyna i Chile wkrótce podażyły jej śladem. W 1908 roku argentyński parlament zgodził się na budowę dwóch „drednotów” i jeszcze w tym samym roku została zawarta umowa z dwoma amerykańskimi stoczniami. Pierwszy okręt, *Rivadavia*⁵ rozpoczął służbę w sierpniu 1914 roku, drugi *Moreno*⁶ w lutym 1915 roku. W 1912 roku argentyński parlament zgodził się także na budowę trzeciej jednostki. Zdecydowanie przeciwstawił się tym planom ówczesny minister finansów, który przekonał w końcu parlament i budowa trzeciego okrętu została skreślona z planu.

W roku 1909 rząd Chile postanowił iść za przykładem Brazylii i Argentyny decydując o budowie jednego „drednota”. Kongres zgodził się nawet na budowę 2 okrętów. Środki finansowe na ten cel zostały wpisane do budżetu na rok 1911. Zlecenie na budowę okrętów otrzymał brytyjski koncern Armstrong. Pierwsza jednostka, *Almirante Latorre* została zwodowana wprawdzie jeszcze w listopadzie 1913 roku w Elswick, jednak pierwsza wojna światowa przeszkodziła w dostarczeniu okrętu do Chile. Został on przekazany dopiero w kwietniu 1920 roku, po okresie służby w Royal Navy⁷. Drugi okręt również został przez Brytyjczyków zarekwirowany i służył najpierw jako pancernik, a potem przebudowano go na lotniskowiec⁸. Po wojnie, jako rekompensatę chciano przekazać Chile krążownik

liniowy *Inflexible*. Jednak Chilijczycy odrzucili ofertę po doświadczeniach z bitwy w Skagerraku, tak więc Chile w kolejnych latach dysponowało tylko jednym dużym okrętem.

Na starania Argentyńczyków i Chilijczyków patrzono w Brazylii z niepokojem. Oba własne duże okręty były starsze i słabsze niż nowe jednostki konkurencji. Tak więc Brazylia chcąc pozostać wiodącym mocarstwem morskim na południowym Atlantyku, musiała zareagować. Poprzez pierwotnie planowaną budowę trzeciego okrętu istniejącego już typu można było uzyskać liczebną przewagę, jednak nie był to postęp jakościowy. W związku z tym, władze państwowe postanowiły wystarać się o olbrzymie pieniądze na budowę nowego superpancernika, który siłą bojową miał przewyższyć wszystkie istniejące okręty.

Przy określaniu cech nowo budowanej jednostki przywiązywano – za brytyjskim przykładem – zbyt mało uwagi na właściwości defensywne. Podobnie jak na *Minas Geraes* i *São Paulo* znaczne powierzchnie górnych pokładów pozostały nieopancerzone. Zrezygnowano również z wbudowania grodzi torpedowych. Prędkość tak jak przy poprzednim typie miała wynosić 21 węzłów. Wyrażna zmiana dotyczyła uzbrojenia, które zdecydowanie miało ulec wzmocnieniu, poprzez powiększenie głównego kalibru lub zwiększeniu liczby dział. Ostatecznie jednak nie zdecydowano się na proponowane zmiany. Przez 12 miesięcy dyskutowano o 4 różnych projektach, które zasadniczo różniły się od siebie. Zastanawiano się

nad okrętami o wyporności 27 000–31 000 t i kalibrze dział od 305 do 406 mm. Najpierw ustalono zamontowanie na okręcie dział o kalibrze

3. Z tego programu zostały zbudowane tylko dwa z trzech lekkich krążowników i wszystkie 10 niszczycieli.

4. Na oba okręty już zostali mianowani dowódcy, na *Minas Geraes* kmr por. (Capitão-de-Fragata) Francisco José Marques da Costa, na *São Paulo* kmr por. Antônio Coutinho Gomes Pereira.

5. Stocznia Fore River SY w Quincy, Massachusetts. Ostateczna umowa budowy 22 stycznia 1910 roku, położenie stępki 22 maja 1910 roku, wodowanie 26 sierpnia 1911 roku, w służbie 27 sierpnia 1914 roku, wypłynięcie z Nowego Jorku 23 grudnia 1914 roku, przybycie do Buenos Aires 19 lutego 1915 roku. Wycofanie ze służby rozkaz z 8 października 1956 roku, wycofany 1 lutego 1957 roku, złomowany od 1959 do 1962 roku przez firmę A.R.D.E.M. (Azienda Ricupieri e Demolizione Marittimi S.p.A.) w Savonie we Włoszech.

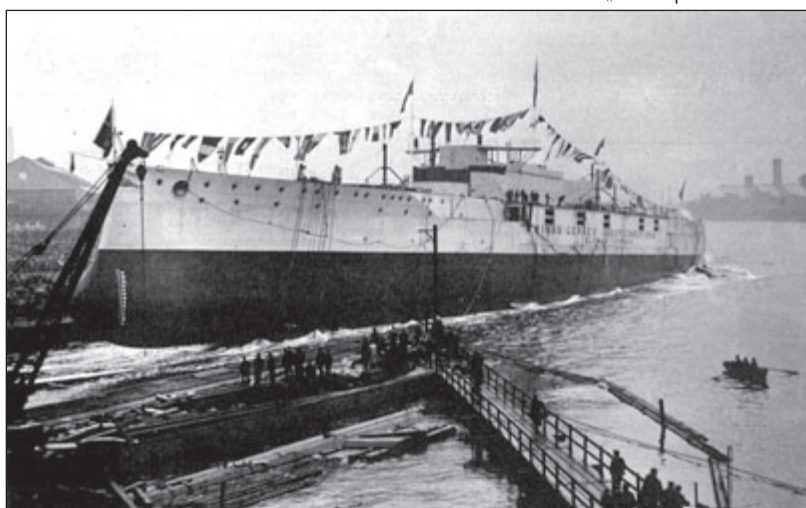
6. Stocznia New York Shipbuilding Co. w Camden, New Jersey. Ostateczna umowa budowy 5 lutego 1910 roku, położenie stępki 9 lipca 1910 roku, wodowanie 28 września 1911 roku, dostarczenie 15 stycznia 1915 roku, w służbie 26 lutego 1915 roku, przybycie do Puerto Belgrano 26 maja 1915 roku. Wycofanie ze służby rozkaz z 8 października 1956 roku, wycofany 1 lutego 1957 roku. Sprzedany firmie Boston Metals Bros. w Baltimore, USA, ale na jej polecenie na holu do Japonii 12 maja 1957 roku, tam złomowany do lipca 1959 roku przez firmę Yawata Iron & Steel Co.

7. Położenie stępki 27 listopada 1911 roku jako *Valparaíso*, wodowanie 27 listopada 1913 roku jako *Almirante Latorre*, zakup przez Wielką Brytanię 9 września 1914 roku i przemianowanie na *Canada*, ukończenie we wrześniu 1915 roku. Złomowany w 1959 roku w Japonii.

8. Położenie stępki w lutym 1913 roku jako *Santiago*, przemianowany na *Almirante Cochrane*, wstrzymanie budowy w sierpniu 1914 roku. Zakupiony w 1917 roku jako pancernik *India*, dalsza budowa i wodowanie 8 czerwca 1918 roku, jednak zmodyfikowany na lotniskowiec, w służbie 13 kwietnia 1920 roku jako *Eagle*. Po pierwszych rejsach próbnym i doświadczeniach lotniczych znów zmodyfikowany od listopada 1920 roku i ostatecznie w służbie w 1924 roku. W dniu 11 sierpnia 1942 roku zatopiony na akwenie na północ od Algieru przez niemiecki okręt podwodny U 73.

Ceremonia wodowania kadłuba *Minas Geraes* w dniu 10 września 1908 roku.

Fot. „Warship International”





Minas Geraes udaje się na próby morskie. Fotografia dobrze oddaje układ wież artylerii głównej i pomocniczej okrętu.

Fot. „Warship International”

głównym 356 mm. Po zmianie rządu nowy minister marynarki odrzucił plany budowy oraz umowy i zaproponował rozwiązanie z 14 działami o kalibrze 305 mm. Zamówienie na ten okręt o nazwie *Rio de Janeiro* skierowano w lipcu 1910 roku do stoczni Armstrong w Elswick. Brazylijski szef marynarki, kontradmirał (Contralmirante) Duarte Huet de Bacellar Pinto Guedes, ogłosił złożenie zamówienia 6 sierpnia 1910 roku zdumionej opinii publicznej i powiedział że „wpływowe kręgi rządu i marynarki popierałyby budowę czwartego pancernika. Wkrótce należy się liczyć ze złożeniem zamówienia”.

Położenie stępki pod *Rio de Janeiro* nastąpiło w styczniu 1913 roku, jednakże Brazylia już w listopadzie 1913 roku, nie widziała już sensu budowy okrętu który już wówczas miał wiele błędów konstrukcyjnych⁹, i w końcu sprzedała go Turcji. Z chwilą wybuchu pierwszej wojny światowej okręt został zarekwirowany i przekazany do służby w Royal Navy¹⁰.

W zamian za *Rio de Janeiro* miało zostać złożone zamówienie w stoczni Armstrong w Elswick na pancernik z dziesięcioma względnie ośmioma działami 381 mm. Jednak do sierpnia 1914 roku nie zapadła jeszcze żadna decyzja, jak nowy pancernik miałby wyglądać. Natomiast ustalono już nazwę tego nowego superpancernika która miała brzmieć *Riachuelo*, „Non-plusultra” południowoamerykańskich flot. Wybuch pierwszej wojny światowej w sierpniu 1914 roku, spowodował rezygnację z tych planów.

Jednak powróćmy do obu pierwszych dużych okrętów Brazylii. Po zakończonych we wrześniu 1909 roku rejsach próbnych pancernik (Encouraçado) *Minas Geraes* miał w styczniu 1910 roku zostać oddany do służby w Wielkiej Brytanii, a siostrzany okręt *São Paulo* w lipcu 1910 roku. Typ *Minas Geraes* był bardzo podobny do pierwszych, brytyjskich dużych okrętów typu *Dreadnought*, z ciężką artylerią ustawioną w podwójnych wieżach. Mimo to były różnice w filozofii projektu. Podczas gdy na ówczesnych dużych okrętach ustawienie 2 wież w przewyższeniu na pozycjach końcowych, poza jednym wyjątkiem nie było praktykowane, obawiając się wyłączenia obu wież przy jednym trafieniu, to jednak marynarka brazylijska zdecydowała się na takie rozwiązanie¹¹. Korzyścią było to, że wieże na dziobie i rufie mogły strzelać na obie burt. Dodatkowo na obu burtach zainstalowano po jednej wieży, tak że salwa burtowa

obejmowała ogień z 10 luf. Zamontowane typy dział zostały skonstruowane w 1905 roku i znalazł zastosowanie także na brytyjskich typach *Colossus* i *Australia*.

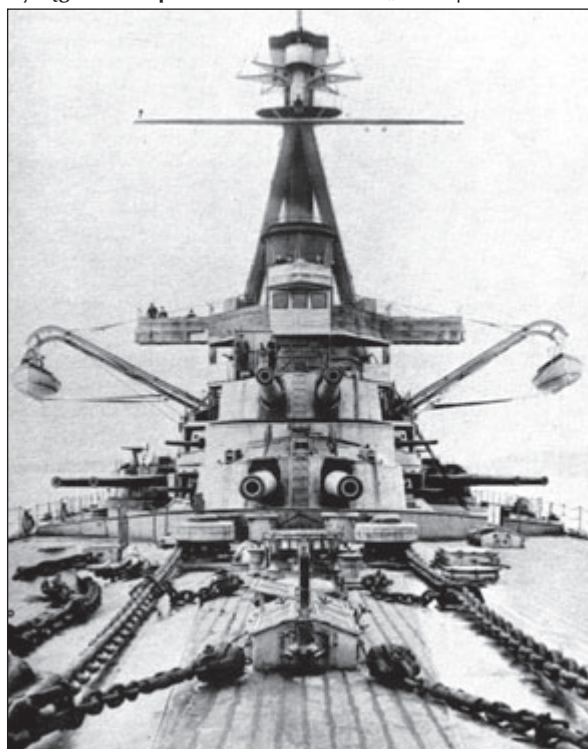
W przeciwieństwie do praktyki na pierwszych dużych okrętach brytyjskich, Brazylijczycy przywiązywali wagę do pełnowartościowej artylerii dodatkowej. Składała się ona z 22 dział kalibru 120 mm, które zostały umieszczone częściowo w kazamatach kadłuba a częściowo w nadbudówkach. Okręty nie otrzymały uzbrojenia torpedowego. Mimo to wozily ze sobą wyrzutnie torped i torpedy, które przy sprzyjających warunkach bojowych miały być ładowane na barkasy pokładowe.

Opancerzenie obu pancerników było, za brytyjskim przykładem niestety niewystarczające. Wprawdzie pancierz burtowy liczył od 102 do 152 mm (4 – 6 cali), a na śródokręciu i wewnętrznych grodziach podłużnych i poprzecznych nawet 229 mm (9 cali), jednak duże obszary pokładu były całkowicie nieopancerzone, a tam gdzie było wynosiło zaledwie 57 mm (2 ¼ cala).

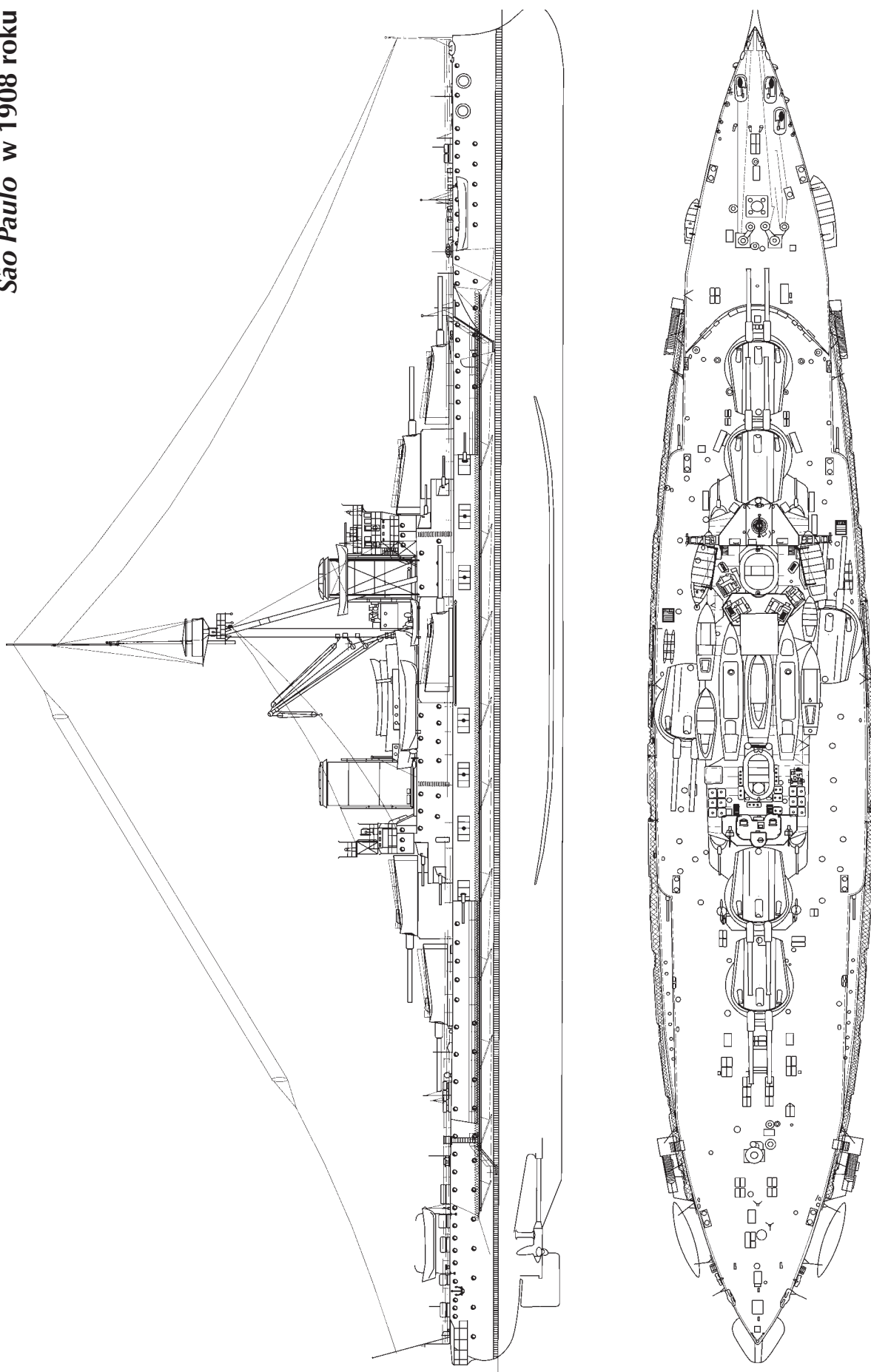
Dla obu pancerników zaplanowano jednostki napędowe rzędu 23 800 KM (17 500 kW) przy prędkości 21 węzłów. I choć na przełomie wieków była już w użyciu turbina parowa dla

Ciekawe ujęcie z dziobu Minas Geraes. Uwagę zwracają wysięgniki szalup.

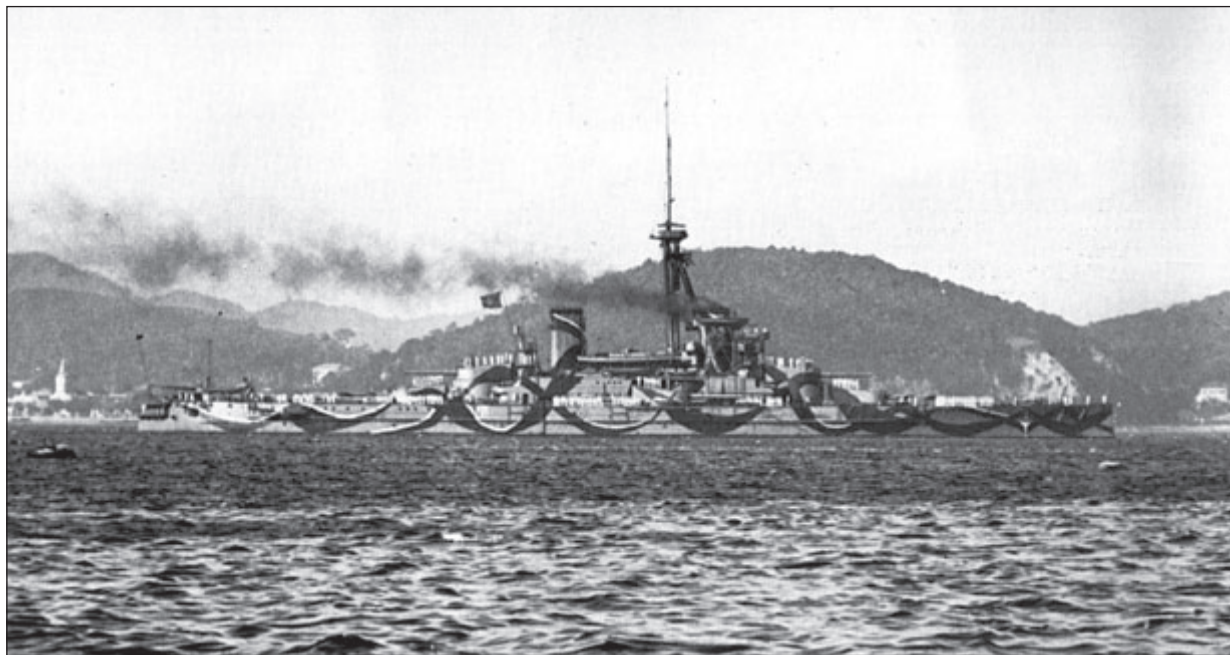
Fot. „Warship International”



São Paulo w 1908 roku



Rys. Jerzy Lewandowski



Po przystąpieniu Brazylii do wojny w roku 1917 przeciwko państwom centralnym u boku aliantów, brazylijskie kierownictwo wojny morskiej rozważało możliwość wysłania obu okrętów liniowych na europejski teatr działań wojennych, gdzie miałyby działać u boku brytyjskiej Grand Fleet. Ta jednak nie wyraziła zainteresowania, gdyż nie odczuwała potrzeby dodatkowego zwiększenia posiadanej przez siebie liczby jednostek tej klasy. Na widocznej fotografii *São Paulo* w roku 1918, prezentujący się w „europejskim” kamuflażu, który musiał otrzymać jeszcze przed wysunięciem przez Brazylię propozycją wysłania go w kierunku Starego Łądu.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

jednostek napędowych tej wielkości, to Brazylia zrezygnowała – przypuszczalnie z powodu kosztów – z napędu turbinowego i zdecydowała się na tradycyjne parowe maszyny tłokowe. Kotły były opalane węglem.

Pierwsze lata służby

Po wejściu do służby *Minas Geraes* pod dowództwem komandora (Capitão-de-Mar-e-Guerra – CMG) João Baptista das Neves udał się w rejs do Brazylii, który prowadził najpierw przez Azory do Hampton Roads w Virginii. Tu zostały wzięte na pokład doczesne szczątki zmarłego brazylijskiego ambasadora w USA, Joaquina Nábuco. W dniu 17 kwietnia 1910 roku okręt osiągnął Rio de Janeiro, gdzie przygotowano mu huczne powitanie.

Siostrzany okręt *São Paulo* udał się pod dowództwem kmdra (CMG) Francisco Marques Pereira de Souza w podróż do ojczyzny w połowie września 1910 roku. Prowadziła ona najpierw do Cherbourga, gdzie wsiadł nowo wybrany prezydent Brazylii, marszałek (Marechal) Hermes Rodrigues de Fonseca. Następny przystanek był na początku października 1910 w Lizbonie. Tu portugalski król Manuel II w związku z powitaniem pancernika miał swoje ostatnie publiczne wystąpienie, ponieważ kilka dni

później doszło do puczu wojskowego, po którym nastąpiło powołanie Republiki Portugalii. *São Paulo* przybył 23 października 1910 roku do Rio de Janeiro.

Niedługo później, miały miejsce tragiczne dla marynarki brazylijskiej wydarzenia. W dniu 22 listopada 1910 roku doszło w Rio de Janeiro do brzemiennej w następstwa rewolty marynarki, tak zwanej „Revolta da Chibata”, w której załogi obu pancerników odegrały główną rolę. Podłożem była sytuacja społeczna kraju i jego obywateli, nie do porównania ze stosunkami europejskimi. Od 1889 roku nad krajem panowała dyktatura wojskowa, przeciw czemu marynarka zbuntowała się już w roku 1893 i była wspierana przez niektóre prowincje. Powodem rewolty w 1910 roku było niegodne traktowanie załóg przez oficerów, którzy szczególnie w czarnoskórych marynarzach i palaczach widzieli tylko niewolników i tak też ich traktowali.

Pod kierownictwem czarnoskórego marynarza João Candido zbuntowały się załogi pancerników i prawie wszystkich okrętów w Zatoce Guanabara, przyłączyli się do nich także niektórzy oficerowie. Było wielu zabitych, wśród nich zamordowany przez rebeliantów, dowódca *Minas Geraes*, kmdr (CMG) João Baptista das Neves. Buntownikom udało się dokonać mane-

wrów okrętami w zatoce i wystrzelić kilka salw. Parlament i rząd obiecali rewolucjonistom spełnienie ich żądań i bezkarność, jednak żadna obietnica nie została dotrzymana. Tak jak podczas rewolty marynarki w 1893 roku artyleria marynarki w nadbrzeżnych fortach stanęła przeciw marynarce i w istotny sposób przyczyniła się do obalenia powstania.

9. Przypuszczalnie podstawą sprzedaży było raczej drastyczne zmniejszenie dochodów z eksportu przez spadek cen naturalnego kauczuku w tym samym roku, tak że nie można było więc pozwoić sobie tak prosto na ekspansję floty. Do spadku cen doszło przez silną konkurencję nowo otwartych plantacji kauczuku w ówczesnych Malajach Brytyjskich. Bowiem krótki czas potem Brazylia zaoferowała na sprzedaż także trzy duże monitory rzeczne typu *Javary*, które zostały ukończone w lutym 1914 roku w stoczni Vickers w Barrow (zob. „Okręty Wojenne” nr 74: *Monitor rzeczny Parnaíba. Ostatni okręt tego typu w Brazylii*).

10. Położenie stępki 14 września 1911 roku, wodowanie 22 stycznia 1913 roku, sprzedaż Turcji w styczniu 1914 roku za 2 725 000 funtów, przemianowany na *Sultan Osman I*. Zarekwirowany 2 sierpnia 1914 roku i ukończony w tym samym miesiącu jako *Agincourt* dla brytyjskiej Royal Navy. Okręt w 1921 roku został oferowany Brazylii korzystnie do kupienia, jednak tam nie okazano żadnego zainteresowania. Po tym *Agincourt* został sprzedany 19 grudnia 1922 roku na złom firmie Rosyth Shipbreaking Co.

11. Wyjątkiem była U.S. Navy. Wybrała ona to ustawienie już na zaprojektowanych w 1905 roku „drednotach” typu *South Carolina*, ale dopiero w grudniu 1906 roku położono pod nie stępki. Dwa okręty miały główne uzbrojenie złożone z po 8 dział 305 mm w 4 podwójnych wieżach.

Oba pancerniki były w latach po 1910 roku bardzo aktywne. Przykładowo oba okręty między 14 września a 4 października 1913 roku uczestniczyły w manewrach floty koło wyspy São Sebastião, w których brały udział także 2 pancerniki obrony wybrzeża, 3 krążowniki, 3 kanonierki torpedowe i 9 niszczycieli. Mniejsze ćwiczenia zespołowe z udziałem obu pancerników i 2 krążowników odbyły się w styczniu i lutym 1914 roku w rejonie wybrzeża stanu Santa Catarina.

Kapryśna „opinia publiczna” zmieniła swe zdanie po rewolcie z 1910 roku i marynarka do niedawna jeszcze w centrum zainteresowania, popadła w niełaszkę. O staraniach do budowy czwartego pancernik nie mogło być mowy. Marynarce pozostały tylko *Minas Geraes* i *São Paulo*, które po sprzedaży *Rio de Janeiro* były mimo wszystko dość nowoczesnymi pancernikami. Tylko Brazylia dysponowała w Ameryce Południowej w chwili wybuchu pierwszej wojny światowej tym typem okrętów. Dopiero przybycie argentyńskich pancerników *Rivadavia* i *Moreno* w roku 1915, przywróciło pewną równowagę między pomiędzy tymi dwoma południowoamerykańskimi mocarstwami. W tym czasie pierwsza wojna światowa była już w pełnym toku.

Brazylia w I wojnie światowej

Brazylia na początku wojny pozostawała neutralna. W następnych latach kraj mógł prowadzić zamorski handel tylko z panującymi na morzach mocarstwami Ententy. To prowadziło także do zależności. Szczególnie Wielka Brytania wywierała z biegiem lat coraz większy nacisk na Brazylię. Już od połowy 1917 roku Brazylia współpracowała – aczkolwiek jeszcze neutralna – na południowym Atlantyku z USA i Wielką Brytanią. Gdy 6 kwietnia 1917 roku także USA wypowiedziały wojnę Państwu Centralnym, Brazylia uczyniła to samo w dniu 25 października. Jednak w pierwszych miesiącach nie miało to praktycznych skutków. Brazylijska eskadra, tak zwana D.N.O.G. (Divisão Naval em Operações de Guerra), operowała od lutego 1918 roku pod dowództwem admirała Pedro Max Fernando de Frontin najpierw z Dakaru przed zachodnioafrykańskim wybrzeżem. Jednak eskadra podczas dalszego przebiegu wojny udała się także do Gibraltaru i Cherbourga. Składała się

z krążowników *Bahia* i *Rio Grande do Sul*, niszczycieli *Parahyba*, *Piauí*, *Rio Grande do Norte* i *Santa Catarina*, zapatrzeniowca *Belmonte* i holownika floty *Laurindo Pitta*¹². Nieco później Brazylia wysłała do Europy także mały kontyngent wojsk lądowych.

São Paulo został zaoferowany brytyjskiej Royal Navy jako wzmocnienie Grand Fleet. Okręt w międzyczasie „zjeździł się” i najpierw musiał zostać gruntownie wyremontowany. Maszynownia i kotłownia nie spełniały najnowszych wymagań. Prace miały zostać przeprowadzone w USA. W ten sposób Brazylia poprzez przystąpienie do wojny mogła skorzystać z przeprowadzenia płatnego remontu stocznioowego okrętu.

W czerwcu 1918 roku *São Paulo* przybył do USA. Po drodze doszło do poważnej awarii. Układ napędowy zalał się i „wysiadło” 14 z 18 kotłów. Pancernik *Nebraska* pośpieszył *São Paulo* z pomocą i „wypożyczył” mu 90 palaczy, maszynistów i kotlarzy, którzy doprowadzili pancernik znów do ruchu. Po 42 dniach od opuszczenia Rio de Janeiro brazylijski pancernik osiągnął Nowy Jork i przeniósł się do stoczni Brooklyn Naval Shipyard. Podczas wydłużonych prac remonto-

wych okręt otrzymał nowe kotły, które mogły być także opalane ropą, unowocześniono urządzenia kierowania ogniem i 2 działa przeciwlotnicze kalibru 76 mm. Po zakończeniu prac w lutym 1920 roku – Niemcy skapitulowały w listopadzie 1918 roku – *São Paulo* rozpoczął podróż powrotną, przeprowadził przy tym na wodach kubańskich rozszerzone ćwiczenia artyleryjskie z dobrym wynikiem, i 13 marca 1920 roku osiągnął Rio de Janeiro.

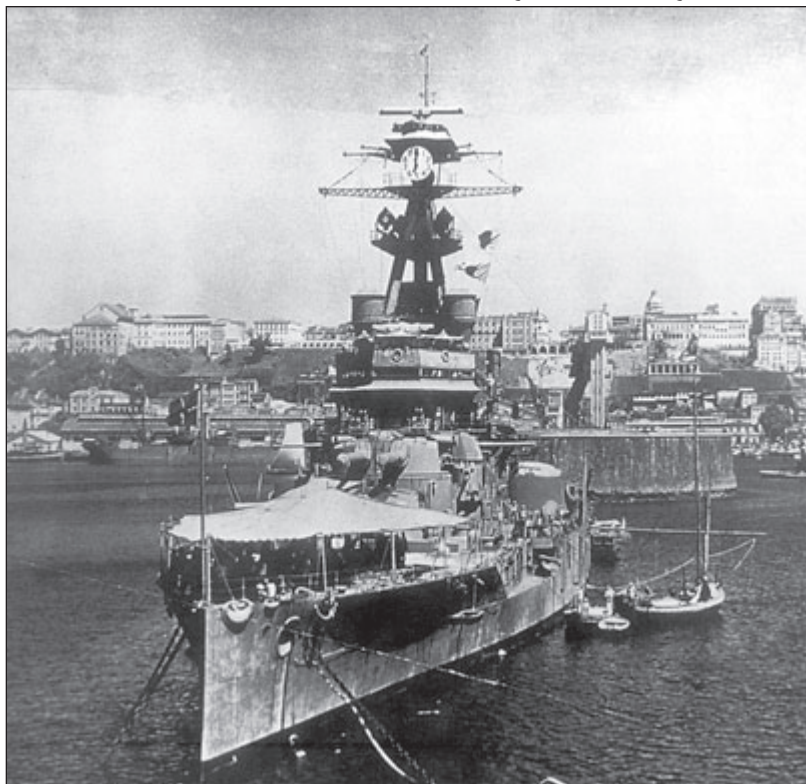
Między wojnami

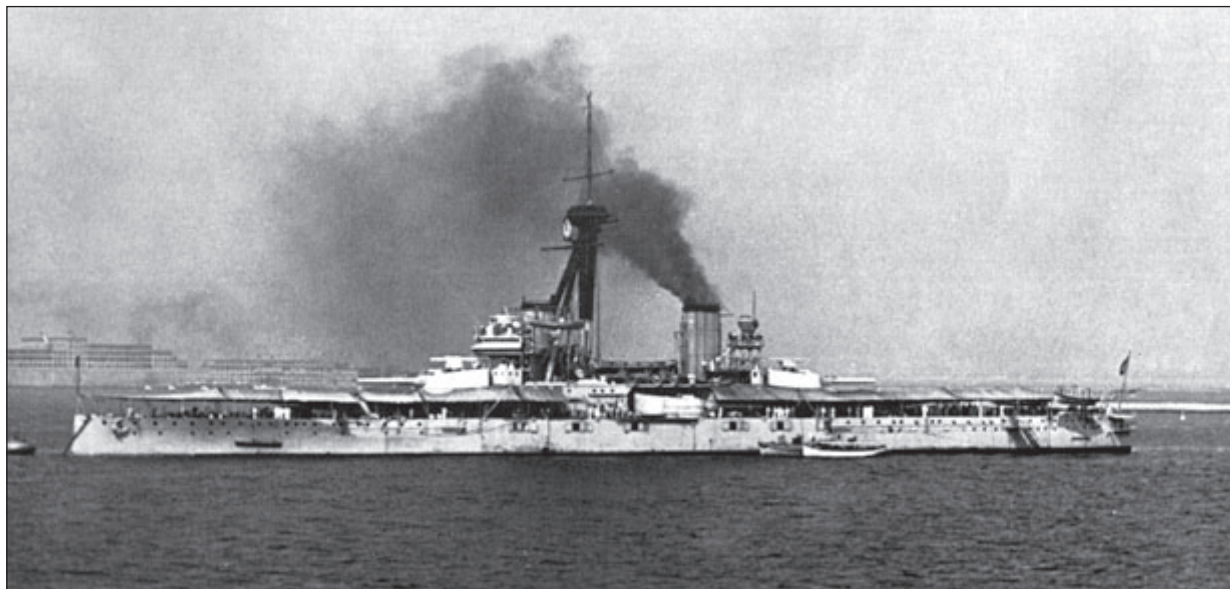
Siostrzany okręt *Minas Geraes* w roku 1920 przeszedł kapitalny remont także w USA, który rozpoczął się w lipcu w stoczni Brooklyn Naval Shipyard i obejmował taki sam zakres jak na *São Paulo*. Ten wykonał w międzyczasie podróż do Zeebrügge w Belgii, zabrał stamtąd belgijską

12. *Laurindo Pitta*, zbudowany w 1910 roku w stoczni Vickers, Sons & Maxim Ltd. w Barrow-in-Furness, istniejącej do dzisiaj. Po okresie służby do początku lat 90-tych w Rio de Janeiro holownik został w latach 1997-99 odrestaurowany w stoczni Estaleiro Itajaí S.A. (EISA) w Itajaí (SC) i przebudowany na napęd wysokoprężny. Od roku 2000 holownik jest znów aktywny jako jednostka marynarki brazylijskiej, w której jest wprowadzony na listę floty jako okręt-muzeum i używany do okrężnych rejsów po Zatoce Guanabara.

Ciekawe ujęcie *São Paulo* z okresu międzywojennego. Pokład dziobowy przykryty półceinnym tentem chroniącym przed promieniami słonecznymi.

Fot. Serviço de Documentação da Marinha





Z tej perspektywy widać, że brazylijski pancernik nie może się wyprzeć swoich korzeni sięgających brytyjskiego *Dreadnoughta*. Niezaprzeczalną cechą jest przedni komin, ustawiony między pomostem bojowym a trójnożnym masztem i szeroki odstęp między wspomnianym masztem i tylnym kominem. Same kominy mają płaszczyznę w typowy brytyjski „deseñ”, co szczególnie dobrze widać na drugim kominie. Na obu znajdujących się w superpozycji wieżach artylerii głównej zainstalowane są stanowiska dalmierzy amerykańskiego pochodzenia, które zainstalowano w trakcie przeprowadzonej w Stanach Zjednoczonych modernizacji (*Minas Geraes* 1920–1921, *São Paulo* 1917–1919). Na fotografii *São Paulo* w roku 1927. Poniżej stanowiska obserwacyjnego na przednim marsie widoczny „range clock”.

Fot. zbiory Siegfried Breyer

parę królewską na wizytę państwową w Brazylii i przewiózł ją z powrotem do Europy. W drodze powrotnej w roku 1921 *São Paulo* przewiózł doczesne szczątki ostatniej brazylijskiej pary cesarskiej Dom Pedro II i Teresy Kristiny z Lizbony do Rio de Janeiro¹³.

Oba pancerniki przeprowadziły 21 lutego 1922 roku przed Rio de Janeiro wspólne strzelanie do celu – starego statku pasażerskiego *Alagoas*. Statek został ciężko uszkodzony, co doprowadziło do jego zatonięcia następnego dnia¹⁴. W tym samym roku znów doszło do rewolty wojskowej. Przyczyną tego było ogromne rozwarstwienie w zamożności społeczeństwa i zwiększanie się obszarów biedy. Ważną rolę odegrał późniejszy przewodniczący Komunistycznej Partii Brazylii, Luis Carlos Prestes, sam będący potomkiem od dawna osiadłej szlacheckiej rodziny i kapitanem saperów w służbie czynnej. Jednak rewolta szybko upadła. Tylko fort Copacabana wytrzymał dłużej, ale musiał skapitulować po ataku obu pancerników i jednego torpedowca 6 lipca 1922 roku. Wszystkich 18 zbuntowanych oficerów fortu natychmiast rozstrzelano na plaży.

Już 2 lata później, w październiku 1924 roku doszło do kolejnej rewolty wojskowej, znów z udziałem kapita-
na Prestesa. Tym razem wzięła w niej udział także część marynarki. Tak jak

w roku 1910 na *Minas Geraes*, tak teraz zbuntowali się 3 młodzi oficerowie i pewna liczba marynarzy z *São Paulo*. Jednak z wyjątkiem jednego torpedowca wszystkie inne jednostki marynarki pozostały lojalne. Gdy *Minas Geraes* otworzył ogień do swego siostrzanego okrętu, pancernik zmierzał ku wyjściu z portu i został wzięty pod ostrzał także z umocnień nadbrzeżnych. Uszkodzenia jednak były niewielkie. Okręt skierował się na otwarte morze i 6 dni później zawinął do Montevideo, gdzie większość członków załogi poprosiła o azyl i go otrzymała. Później brazylijska marynarka wysłała do Montevideo pod dowództwem kmr. por. Bastosa nową załogę, która przyprowadziła okręt pod koniec listopada 1924 roku z powrotem. Jednak rewolta wojskowa się nie zakończyła i trwała w sumie przez 3 lata. Dopiero w 1927 roku nastąpiło powolne uspokojenie w wyczerpanym kraju¹⁵.

Na początku lat dwudziestych czołowe mocarstwa morskie rozpoczęły złomowanie swoich najstarszych dużych okrętów. Tak doszło do tego, że brazylijskie jednostki w 1930 roku były najstarszymi dużymi okrętami na świecie. Ponieważ ostatni remont wykonano przed 10 laty, gruntowna naprawa i modernizacja były niezbędne.

Jako pierwszy został oddany *Minas Geraes* do stoczni AMRJ (Arse-

nal da Marinha do Rio de Janeiro) na wyspie Ilha das Cobras, gdzie w 1934 roku rozpoczęła się wielka przebudowa. Istotą przebudowy były urządzenia napędowe. 18 starych kotłów, zdalnych do opalania węglem i ropą, zostało zdemontowanych i zastąpionych przez 6 nowoczesnych kotłów opalanych ropą, które dały zwiększenie mocy o ponad 6000 KM z odpowiednim wzrostem prędkości. Równocześnie zostały zamontowane nowe turbogeneratory w urządzeniach do wytwarzania prądu. Niestety nie wy-

13. Zniesienie niewolnictwa w 1888 roku doprowadziło w 1889 roku do upadku, rządzącej od uzyskania niepodległości Brazylii w 1822 roku, monarchii konstytucyjnej a para cesarska udała się do Europy na wygnanie.

14. *Alagoas* został w 1889 roku przejściowo przejęty przez marynarkę od armatora Companhia Brasileira de Navegação a Vapor i oficjalnie rozpoczął służbę jako okręt wojenny dla przewiezienia pary cesarskiej na wygnanie do Lizbony. W latach 1893/94, podczas pierwszej rewolty wojskowej po ogłoszeniu Republiki Brazylii, *Alagoas* służył w zbuntowanej eskadrze, aby potem zostać przejętym do służby w marynarce oficjalnie jako stacjonarny okręt szkolny marynarzy na wyspie Ilha do Governador. Po wycofaniu ze służby *Alagoas* był wykorzystywany jako eskadrowy okręt-cel. Holującym jednostkę podczas ćwiczeń artyleryjskich 21 lutego był już wymieniony Laurindo Pitta, który także próbował zapobiec zatonięciu. Miało to miejsce w pobliżu Wyp. Maricás.

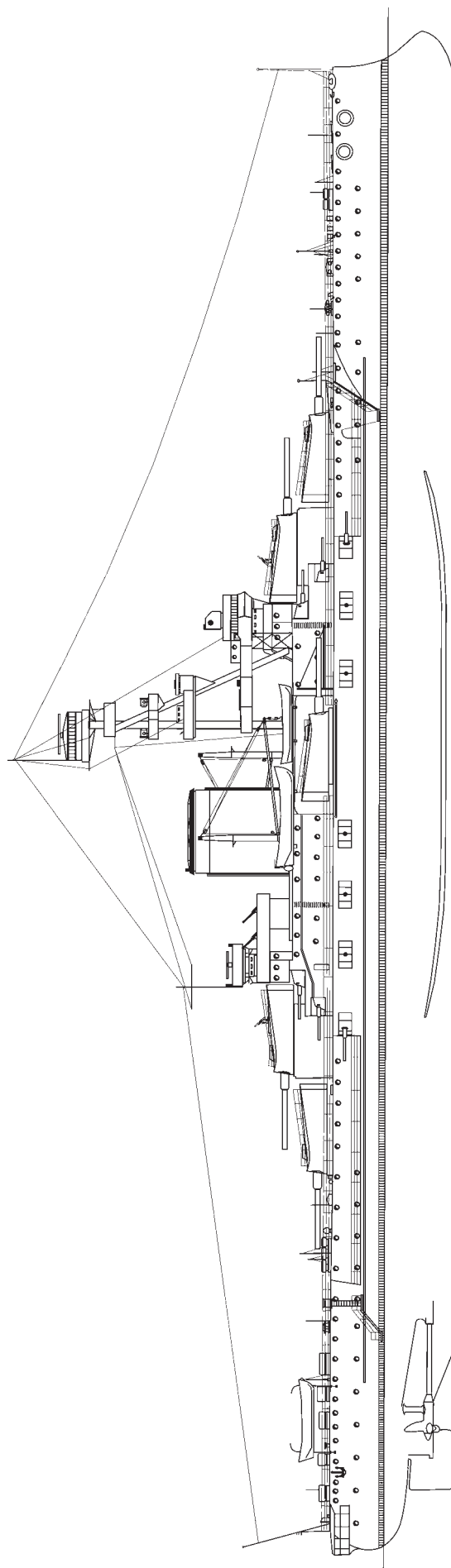
15. Jednak już w 1930 (Getúlio Vargas doszedł do władzy) i 1932 roku znów miały miejsce tak zwane rewolucje. Pancerniki w obu przypadkach nie były aktywne, jednak w 1932 roku krążowniki lojalnej marynarki przeprowadziły operacje blokadowe przed zbuntowanymi miastami portowymi.

starczyło finansów, aby zastąpić przestarzałe parowe maszyny tłokowe turbinami. Zewnętrzne różnice wobec stanu oryginalnego były po przebudowie znaczne. Zamiast dwóch kominów teraz znajdował się tylko jeden, również całkowitej zmianie uległy nadbudówki. Dalej zdemontowano działa w kazamatach w kadłubie, a same kazamaty zamknięto, ponieważ przez ich otwory woda dostawała się do wnętrza okrętu już podczas umiarkowanego falowania. Zamiast tego na pokładzie znalazło się wzmocnione uzbrojenie przeciwlotnicze (pozostawiono 8 dział 120 mm w kazamatach w nadbudówkach – przyp. tłum.). Modernizacja i przebudowa zostały oficjalnie zakończone w 1937 roku, ale prace wykończeniowe przedłużyły się do 1939 roku.

Także *São Paulo* miał pierwotnie zostać przebudowany i zmodernizowany. Zły stan okrętu, szczególnie kadłuba i urządzeń napędowych, pozwalające rozwinąć prędkość tylko 10 węzłów, ze względu na szczupłe środki finansowe nie zostały przeprowadzone w takim zakresie jak na siostrzanym *Minas Geraes*. Stąd w latach 1934-35 przeprowadzono tylko najniezbędniejsze prace remontowe. Pozwoliło to jednak *São Paulo*, jeszcze w 1935 roku przeprowadzić 3 ćwiczenia eskadowe a w tym samym roku jako okręt flagowy dywizjonu z krążownikami *Bahia* i *Rio Grande do Sul* mógł przewieźć brazylijskiego prezydenta Getúlio Vargasa do Urugwaju i Argentyny towarzysząc mu w państwowej wizycie. Dopiero w latach 1937-40 pancernik został poddany poważniejszym naprawom, ale w stopniu nie większym jak jego siostrzany okręt.

Mimo wszystkich przebudów, modernizacji i napraw rozpoczęto w połowie lat 30-tych zastanawiać się nad zastąpieniem obu pancerników. Nabywanie pancerników z powodu kosztów nie wchodziło w grę, lecz chciano przynajmniej podtrzymać ich wartość bojową. Mimo rozpaczliwego położenia finansowego Brazylii z powodu światowego kryzysu gospodarczego, kierownictwo marynarki planowało budowę najpierw 2 lekkich krążowników o wyporności standardowej po 8500 t każdy, ale ostatecznie z powodów finansowych zrezygnowano z niego. Złożono jedynie zamówienie na 6 niszczycieli w Wielkiej Brytanii na rok 1936 i 3 okręty podwodne

Minas Geraes w 1939 roku



Rys. Jerzy Lewandowski

w 1935 roku we Włoszech. W tym czasie Argentyna – najostrzejszy konkurent o dominację w Ameryce Południowej – posiadała już 2 nowoczesne ciężkie krążowniki¹⁶ i 3 nowoczesne okręty podwodne¹⁷ oraz mogła wprowadzić do służby w 1938 roku 7 niszczycieli¹⁸ jak również w 1939 roku lekki krążownik¹⁹, wszystkie sfinansowane z programu rozbudowy floty z 1926 roku.

Ale z powodu panujących w 1936 roku napięć społecznych, niezbędna modernizacja marynarki nie była sprawą pierwszoplanową. W tym okresie, Brazylia nie miała zewnętrznych wrogów a Rząd miał zupełnie inne kłopoty. Wewnętrzna sytuacja polityczna sprzyjała pojawieniu się komunistów, i w tym samym roku został ogłoszony stan wyjątkowy. W dniu 10 listopada 1937 roku nastąpił zamach stanu pod kierownictwem Getúlio Vargasa. Republika została obalona i utworzone państwo stanowe według portugalskiego wzoru, tak zwane Estado Novo²⁰. Trwało to jeszcze lata, nim w kraju nastąpił spokój.

W tym czasie w Europie wybuchła druga wojna światowa. Z wyjątkiem trzech zbudowanych we Włoszech okrętów podwodnych²¹ brazylijska marynarka nie miała żadnych nowoczesnych jednostek bojowych, sześć zamówionych w Wielkiej Brytanii niszczycieli²² zostało w 1939 roku zarekwirowanych przez Brytyjczyków i wcielonych do Royal Navy. Tak więc marynarka musiała zadowolić się tym co miała. Dopiero co zmodernizowany *Minas Geraes*, poszedł między 1940 a 1943 rokiem prace remontowe w państwowej stoczni AMRJ.

Brazylia w II wojnie światowej

W dniu 28 stycznia 1942 roku Brazylia ogłosiła zerwanie stosunków dyplomatycznych z państwami Osi, a brazylijskie statki handlowe stały się celami ataków niemieckich okrętów podwodnych. W następnych siedmiu miesiącach przed brazylijskim wybrzeżem zostało storpedowanych 19 statków²³. Gdy Brazylia 22 sierpnia 1942 roku ustanowiła stan wojny (decreto o estado de beligerância), w dniu 31 sierpnia nastąpiło właściwe wypowiedzenie wojny państwu Osi. Oba pancerniki zostały ustawione jako pływające baterie, *São Paulo* w Recife, *Minas Geraes* od 1943 roku w Salvador de Bahia. Obie jednostki powróciły w 1945 roku do Rio de Janeiro.

Przystąpienie Brazylii do drugiej wojny światowej było w istocie rzeczy uwarunkowane politycznie, przy czym istotną rolę odegrał polityczny i gospodarczy nacisk USA. Brazylijska flota z wyjątkiem 3 okrętów podwodnych i 6 dopiero co ukończonych stawiaczy min²⁴, które podczas wojny zostały sklasyfikowane jako korwety, była jednak całkowicie przestarzała. Wprawdzie w następstwie za zarekwirowane w 1939 roku niszczyciele zostało zamówionych jeszcze w 1939 roku w stoczni AMRJ sześć okrętów, przy czym z powodu braku materiałów i małych postępów przy ich budowie, rozpoczęły one służbę dopiero w latach 1949-1951²⁵.

Jednak USA dostarczyły Brazylii już w 1937 roku materiał na budowę trzech niszczycieli, które w 1943 roku mogły zostać oddane do służby²⁶. Po przystąpieniu Brazylii do wojny USA dostarczyły także okręty z własnych stanów, w tej liczbie 8 niszczycieli eskortowych i pewną liczbę patrolowców typu „PC” i „SC”. Brazylijska marynarka ograniczała się w ciągu wojny do służby patrolowej i eskortowej na południowym Atlantyku i Morzu Karaibskim, łącznie eskortowano 3164 statki w 574 konwojach. Przy okazji były eskortowane także statki z brazylijskimi oddziałami na front włoski. Wystawione liczące w sumie 25 000 ludzi kontyngenty wojskowe zostały sformowane w sierpniu 1943 roku w tak zwany FEB (Força Expedicionária Brasileira).

Straty wojenne brazylijskiej marynarki ograniczyły się najpierw do jednego okrętu, korwety *Camaquã*. Okręt, część eskorty konwoju JT-18 został uszkodzony 21 lipca 1944 roku w następstwie złej pogody w odległości około 12 mil morskich na północny wschód od Recife i zatonął ze stratą 34 ludzi.

Po zakończeniu wojny w Europie kilka brazylijskich jednostek marynarki miało jeszcze wykonać zadania zabezpieczenia lotniczego dla amerykańskich bombowców, które miały zostać przeniesione z Europy na Pacyfik. Przy tym zadaniu marynarka poniosła ciężką stratę. Na starym krążowniku *Bahia*²⁷ doszło 4 lipca 1945 roku przed São Pedro de São Paulo w tylnej części okrętu do silnej eksplozji, w następstwie której okręt zatonął ze stratą 340 ludzi, w tej liczbie 4 Amerykanów.

Czas powojenny

Tymczasem *São Paulo* został rozkazem nr 1618-A przekazany 2 lipca 1947 roku do rezerwy. Do ostatecznego wycofania ze służby w roku 1951 okręt znajdował się w Rio de Janeiro i był sukcesywnie wykorzystywany do pozyskiwania części zamiennych dla swego siostrzanego okrętu. W tym samym roku *São Paulo* został sprzedany brytyjskiej firmie złomowej w Glasgow. Do przeholowania pancernika przez Atlantyk została zaangażowana brytyjska firma „Overseas Salvage and Towing Co.”, która do tego zadania przewidziała oba pełnomorskie holowniki *Bustler*²⁸ i *Dexterous*²⁹.

Oba holowniki opuściły Glasgow w połowie sierpnia 1951 roku w drodze do Rio de Janeiro. Tam stocznia państwowa w międzyczasie uczyniła pancernik w brazylijskich standardach „zdolnym do żeglugi”, ale według oceny doświadczonych załóg holowników było to niewystarczające. Na przykład duże szyby wentylacyjne pozostały otwarte, w kadłubie brakowało wielu wodoszczelnych zamknięć i pokryw włazów, nie było także płetwy steru. Można było jedynie, w tak krótkim czasie podjąć prowizoryczne i niezbędne prace uszczelniające, ponieważ wypłynięcie było ustalone na 19 września.

16. *Almirante Brown* i *25 De Mayo*, zwodowane w 1929 roku we Włoszech.

17. *Salto*, *Santa Fé*, *Santiago del Estero*, zwodowane w latach 1931/32 we Włoszech.

18. *Buenos Aires*, *Corrientes*, *Entre Ríos*, *Misiones*, *Santa Cruz*, *San Juan*, *San Luis*, zwodowane w 1937 roku w Wielkiej Brytanii.

19. *La Argentina*, zwodowana w 1937 roku w Wielkiej Brytanii.

20. „Estado Novo” pod przywództwem G. Vargasa zakończyło się wraz z puczem wojskowym 29 października 1945 roku.

21. *Tamoyo*, *Tipu*, *Tymbira*, zwodowane w latach 1936/37 we Włoszech.

22. *Javary*, *Jaguaribe*, *Japura*, *Jurua*, *Jurue-na*, *Jutahy*.

23. Z tego 5 statków przez *U 307* w nocy z 11 na 22 sierpnia 1942 roku.

24. *Carioca*, *Cananéia*, *Camocim*, *Cabedelo*, *Caravelas*, *Camaquã*, zwodowane w 1939 roku w stoczni AMRJ.

25. *Acre*, *Ajuricaba*, *Amazonas*, *Apa*, *Araguaia*, *Araguari*.

26. *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros*, *Greenhalgh*, odpowiadające amerykańskiemu typowi *Mahan*, zwodowane w latach 1940/41 w stoczni AMRJ.

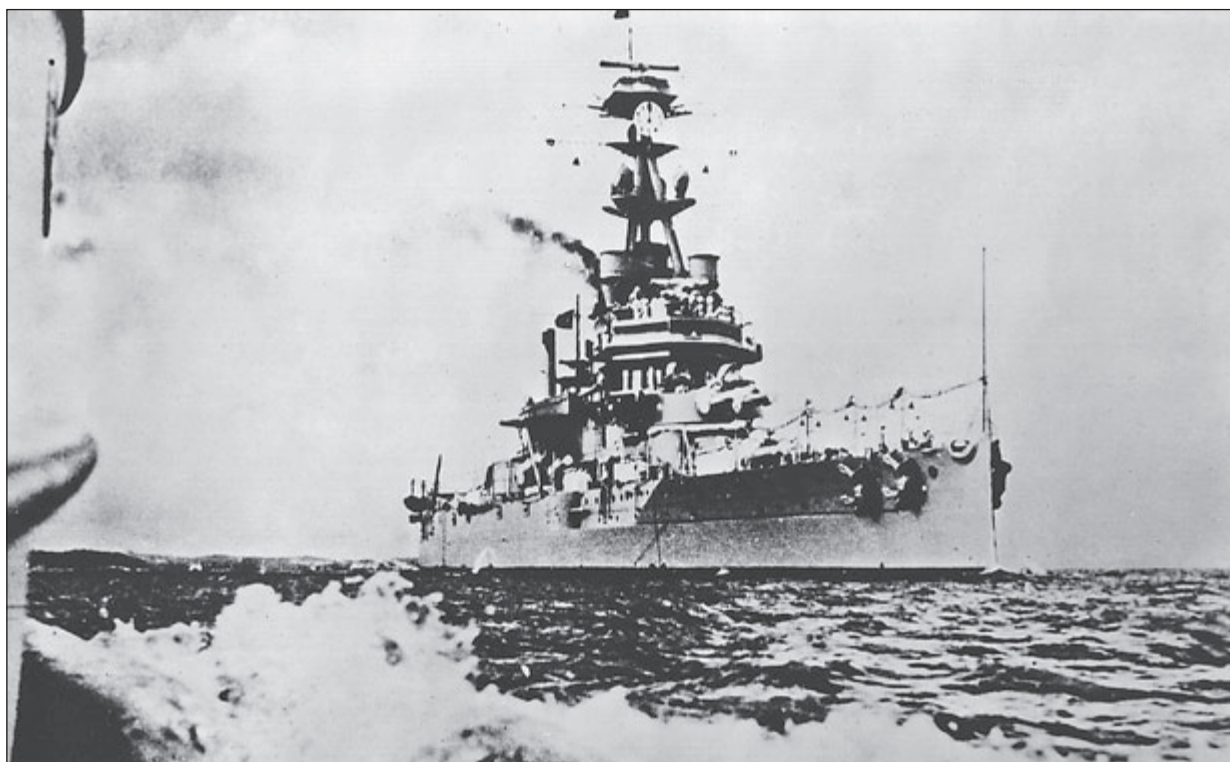
27. Zbudowany w stoczni Vickers-Armstrong w Elswick. Położenie stępki w 1908 roku, wodowanie 20 stycznia 1909 roku, w służbie od 1910 roku.

28. Typ *Bustler* Royal Navy, w służbie w 1942 roku, w cywilnym czarterze w latach 1947-58, w Royal Fleet Auxiliary Service w latach 1959-73, potem sprzedany Jugosławii jako *Mocni*.

29. Typ *Assurance* Royal Navy, w służbie cywilnej od 1945 roku, przemianowany na *Zurmand* w 1957 roku.

Minas Geraes sfotografowany krótko po modernizacji.
Szczególnie rzuca się w oczy nowy szeroki komin okrętu.
Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Minas Geraes na fotografii datowanej na 1940 rok.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III

Na pokładzie *São Paulo* znajdowało się 9 ludzi personelu strażniczego, który mógł się komunikować z holownikami tylko za pomocą ręcznych aparatów radiofonicznych. Elektryczności na pokładzie nie było, wszystkie maszyny były nieczynne. Podczas odbijania nastąpiło nieszczęście, jedna cuma zerwała się i zraniła członka personelu strażniczego, którego odwieziono do szpitala. Potem holowanie z prędkością 4 węzłów rozpoczęło długą podróż przez Atlantyckie.

Do 13 października wiatr i falowanie ciągle wzrastały, prędkość wynosiła 3 węzły. Tego dnia na pokładach holowników zaobserwowano, że na pancerniku powstał lekki przechył. Personel strażniczy zameldował jako przyczynę podnoszącą się wodę zęzową. W dniu 1 listopada dostrzeżono Azory. Niebo, do tego czasu bezchmurne, zakryło się i wiatr oraz falowanie groźnie wzrosły. Dnia 2 listopada sztorm był tak silny, że możliwa była prędkość wynosząca tylko 2 węzły.

W dniu 4 listopada został osiągnięty punkt w odległości 150 mil morskich na północ od Azorów, gdy pojawił się orkan. Holowanie przerwano i *São Paulo* położył się na morzu poprzecznie do kursu. Holowniki próbowały ze wszystkich sił znów przywrócić stałość kursu, gdy po 12 godzinach zerwał się hol *Dexterousa*. Przez cały

następny dzień pancernik wisiał na holu *Bustlera*. Gdy minęła noc na 6 listopada 1951 roku, sztorm dalej wzrósł i osiągnął prędkość wiatru ponad 75 węzłów z ponad 10-metrową wysokością fal. Obsada strażnicza na pokładzie pancernika meldowała w południe o podnoszącej się wodzie i wzrastającym przechyle. Ale okręt był jeszcze żeglowny. Potem łączność się zerwała.

Kilka godzin później zerwał się również hol *Bustlera*. Holownik natychmiast poszedł kursem przeciwnym i jeszcze raz *São Paulo* na krótko został dostrzeżony, potem zniknął. Przez wiele dni okręty i samoloty szukały zaginionych marynarzy ze starego pancernika – bezskutecznie, zginął on wspólnie z 8 ludźmi personelu strażniczego.

Siostrzany *Minas Geraes* służył jako stacjonarny okręt szkolny do swego wycofania ze służby 20 września 1953 roku. Został on pod koniec 1953 roku sprzedany na złom włoskiej firmie S.A. Cantiere Navale de Santa Maria w Genui i opuścił Rio de Janeiro na holu 11 marca 1954 roku.

Nowe duże okręty

W zastępstwie za oba pancerniki Brazylija już 29 stycznia 1951 roku przejęła od USA, oba lekkie krążowniki *Barroso*³⁰ i *Tamandaré*³¹. Doświadczenia wojny podwodnej przed włas-

nym wybrzeżem podczas drugiej wojny światowej, skłoniły brazylijskie kierownictwo marynarki do przeniesienia punktu ciężkości w prowadzeniu wojny morskiej na obronę przed okrętami podwodnymi. Planowano sformować grupę bojową z lotniskowcem jako jej jądrem. Wybór padł w końcu na lekki lotniskowiec brytyjskiego typu *Colossus*. Umowa zakupu dawnego *Vengeance*³² została zawarta 14 grudnia 1956 roku i okręt rozpoczął służbę 6 grudnia 1960 roku jako *Minas Gerais* (wzięto pod uwagę zmieniony sposób pisania). Lekki lotniskowiec (Navio Aeródromo Ligeiro) nie otrzymał żadnych samolotów bojowych – przeszkodziło temu lotnictwo, które nie chciało przekazać marynarce własnych samolotów – lecz tylko śmigłowce.

30. Eks-*Philadelphia*, CL-41, w służbie (USN) 23 września 1937 roku, wycofany ze służby (USN) 3 lutego 1947 roku, wycofany ze służby w Brazylii w 1973 roku.

31. Eks-*St. Louis*, CL-49, w służbie (USN) 19 maja 1939 roku, wycofany ze służby (USN) 20 czerwca 1946 roku, wycofany ze służby w Brazylii 28 czerwca 1976 roku.

32. Zbudowany w stoczni Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd. w Wallsend-on-Tyne, zwodowany 23 lutego 1944 roku, w służbie 15 stycznia 1945 roku, przekazany 13 listopada 1952 roku Royal Australian Navy w Devonport, przybył 12 sierpnia 1955 roku do Devonport do zwrotu Royal Navy, wycofany ze służby 13 sierpnia 1955 roku. Przebudowa w Rotterdamie i tam w służbie, wypłynięcie do Brazylii 13 stycznia 1961 roku.

Z nowym *Minas Gerais* Brazylia jako pierwszy kraj Ameryki Południowej została posiadaczem lotniskowca i znów wyrosła na prowadzące mocarstwo morskie subkontynentu. Chile i Peru nie wzięły udziału w skoku do „narodu lotniskowców”, ale za to dołączyła wkrótce Argentyna. Ten kraj po drugiej wojnie światowej przejął od USA także 2 lekkie krążowniki³³ i wykorzystał dochód ze sprzedaży obu „drednotów” *Rivadavia* i *Moreno* jak również starego krążownika pancernego *Pueyrredón*³⁴ na zakup również lekkiego lotniskowca typu *Colossus*, którym był *Warrior*³⁵. Umowa zakupu weszła w życie 16 września 1958 roku i okręt rozpoczął służbę jako *Independencia* już 4 listopada 1958 roku, a więc jeszcze przed *Minas Gerais*. I znowu kwestia przodującego mocarstwa w Ameryce Południowej była o warta.

Argentyna postarała się już w 1968 roku o dalszą niespodziankę. W tym roku rozpoczęły się negocjacje z Holandią o zakupie lotniskowca *Karel Doorman*³⁶ i zostały skutecznie zakończone 16 października 1968 roku. Tym samym Argentyna weszła w posiadanie drugiego lekkiego lotniskowca. Drugi lotniskowiec po naprawie uszkodzeń od pożaru rozpoczął służbę 8 sierpnia 1969 roku w Schiedam jako *25 De Mayo* i wypłynął 3 września do Argentyny. Zakup zaopatrzonego w trójkątny pokład, nowoczesną parową katapultę, nowoczesne pomoce do lądowania i nowoczesną elektronikę *Karela Doormana*, był mimo wydatków na naprawę uznany za tańszy niż modernizacja *Independencii*. Ta jeszcze pozostała w służbie ze zredukowaną załogą oficjalnie do początku 1971 roku, ale potem została sprzedana na złom³⁷.

Teraz Brazylia i Argentyna były znów sobie równe. W pierwszej połowie lat 70-tych rozpoczęto zastanawiać się nad zastępstwem dla *Minas Gerais*. Planowano budowę około 1975 roku śmigłowcowca, zastanawiano się także nad budową około 1988 roku jednocześnie dwóch różnej wielkości lotniskowców a w roku 1998 rozważano budowę lotniskowca w hiszpańskiej stoczni Bazán. Ze względu na brak możliwości budowy lotniskowców przez przemysł narodowy i skromne środki finansowe na budowę za granicą, szukano okrętu używanego do odkupienia. Znalezione w końcu we francuskim *Fochu*³⁸.

W dniu 4 września 2000 roku, 300 Brazylijczyków przybyło do Tulonu, a następnie dalszych 150 ludzi. Wprowadzono ich w służbę na pokładzie i przeprowadzili z francuską resztą załogi *Focha* do Brestu, gdzie lotniskowiec 15 listopada zakończył służbę dla Francji i rozpoczął służbę jako „Navio Aeródromo” *São Paulo* dla Brazylii. Po pracach remontowych nowy *São Paulo* opuścił Brest i przybył 27 lutego 2001 roku do Rio de Janeiro. Teraz Brazylia dysponowała nominalnie dwoma lotniskowcami, jednak tylko czasowo. *Minas Gerais* został 9 października 2001 roku wycofany ze służby i w licytacji w kwietniu 2002 roku został sprzedany na złom. Zakończył żywot w grudniu 2003 roku w Alang w Indiach.

Obecnie Brazylia jako jedyny kraj Ameryki Południowej dysponuje jeszcze dużym okrętem jakim jest *São Paulo*, ponieważ Argentyna sprzedała na złom swój lotniskowiec *25 De Mayo* już w 1998 roku³⁹. Brazylia jest obecnie niekwestionowanym pierwszym mocarstwem morskim w Ameryce Południowej i na południowym Atlantyku. Jednakże brazylijskie kierownictwo marynarki wie, że także *São Paulo* ma już ponad 40 lat służby i wkrótce będzie trzeba zadać pytanie, czy i jak lotniskowiec jest do zastąpienia.

Dane techniczne pancerników

Wyporność: oba najpierw 19 280 t (projekt), 23 343 t (pełna), *MG* po przebudowie 23 053 t (pełna).

Wymiary: długość całkowita 165 50 m (543 stopy), długość na linii wodnej 162,46 m (533 stopy), długość między pionami 152,40 m (500 stóp); szerokość na linii wodnej 25,30 m (83 stopy); zanurzenie 7,62 m (25 stóp, maksymalne).

Urządzenia napędowe: 2 tłokowe maszyny parowe potrójnego rozprężania (Vickers), 2 wały, 2 śruby trzypiórowe.

Kotły: oba najpierw 18 kotłów Armstrong opalanych węglem; oba po remoncie w latach 1918/1921 18 kotłów Babcock & Wilcox opalanych mieszaniną, łączna powierzchnia grzewcza 55 370 stóp kwadratowych (5144 m²); *MG* po przebudowie 6 kotłów Thornycroft opalanych ropą

Moc maszyn: oba 23 500 indykowanych KM (23 827 KM = 17 524 kW) = 21 węzłów (projekt); *MG* 16 177 indykowanych KM przy 3/4 mocy = 19,13

węzła (test 30-godzinny), 25 519 indykowanych KM przy pełnym obciążeniu = 21,2 węzła (148 min⁻¹); *SP* 16 067 indykowanych KM przy 3/4 mocy = 19,85 węzła (test 30-godzinny), 25 517 indykowanych KM przy pełnym obciążeniu = 21,2 węzła (148 min⁻¹); oba ok. 10 węzłów przy 66 min⁻¹, ok. 20 węzłów przy 126 min⁻¹. *MG* po przebudowie 30 000 indykowanych KM (30 417 KM = 22 371 kW) przy pełnym obciążeniu = 22,0 węzły.

Zapas paliwa: oba po przebudowie w latach 1918/1921 800 t węgla normalny, 2360 t węgla maksymalny, 350 t ropy.

Zasięg: oba po przebudowie w latach 1918/1921 3600 mil morskich przy 19 węzłach, 10 000 mil morskich przy 10 węzłach.

Załoga: oba najpierw maksymalnie 1200 ludzi, normalnie 850 ludzi. *MG* na końcu 1087 ludzi, *SP* 1113 ludzi.

Pancerz: pancierz burtowy na średnicę 229 mm (9 cali), z tyłu i przodu 152 – 102 mm (6 – 4 cale), wysokość pancierza burtowego 6,85 m (22 1/2 stopy), w tym 1,52 m (5 stóp) pod projektowaną linią wodną; pancierz kazamatowy 229 – 152 mm (9 – 6

33. *General Belgrano* eks *17 De Octubre* eks *Phoenix*, CL-46, w służbie (USN) 18 marca 1939 roku, wycofany ze służby (USN) 3 lipca 1946 roku, w służbie dla Argentyny 17 października 1951 roku. Zatopiony przez brytyjski atomowy okręt podwodny *Conqueror* 2 maja 1982 roku koło Falklandów. 9 *De Julio* eks *Boise*, CL-47, w służbie (USN) 12 sierpnia 1938 roku, wycofany ze służby (USN) 1 lipca 1946 roku, w służbie dla Argentyny 12 kwietnia 1951 roku. Wycofany ze służby w 1979 roku i złomowany na początku 1981 roku.

34. Włoski typ *Varese*, zbudowany w stoczni Ansaldo w Sestri Ponente, Genua, w służbie 4 sierpnia 1898 roku. Ostatni rejs jako okręt szkolny w 1952 roku, potem stacjonarny okręt szkolny. Wycofanie ze służby zarządzane 2 sierpnia 1954 roku, oficjalnie wycofany ze służby 4 stycznia 1955 roku. Sprzedany razem z *Moreno* do USA i złomowany w Japonii.

35. Zbudowany w stoczni Harland & Wolff Ltd. w Belfaście, zwodowany 20 maja 1944 roku, w służbie 24 stycznia 1946 roku, wypożyczony Royal Canadian Navy do 1948 roku, sprzedany Argentynie w lipcu 1958 roku.

36. Typ *Colossus*, eks *Venerable*, zbudowany w stoczni Cammell Laird & Co. Ltd. w Birkenhead, zwodowany 30 grudnia 1943 roku, w służbie 17 stycznia 1945 roku. Sprzedany Holandii 1 kwietnia 1948 roku i w służbie 28 maja 1948 roku. Obszernie zmodernizowany w latach 1955-58 w stoczni Wilton Fijenoord N.V. w Schiedam, pożar w kotłowni 29 kwietnia 1968 roku i wycofany ze służby 8 października 1968 roku.

37. Sprzedany na publicznej licytacji 17 marca 1971 roku argentyńskiej firmie *Saric S.A.* i od października złomowany w Rosario.

38. W służbie 15 lipca 1963 roku.

39. Po tym jak okręt od 1986 roku nie był więcej aktywny, został oficjalnie wycofany ze służby w kwietniu 1997 roku, sprzedany 7 sierpnia 1998 roku i przeholowany w październiku 1998 roku do Alang w Indiach.

cali); ukosy pokładowe 57 mm (2¼ cala); grodzie poprzeczne 229 mm (9 cali) i 76 mm (3 cale); grodzie torpedowe 38 mm (1½ cala); wieże dział i barbety 229 – 203 mm (9 – 8 cali); przednie stanowisko dowodzenia 305 mm (12 cali), tylne stanowisko 229 mm (9 cali); szyby komunikacyjne stanowiska dowodzenia 203 – 76 mm (8 – 3 cale).

Uzbrojenie pierwotne: 12 dział 305 mm L/45 (12 cali) w 6 podwójnych wieżach, masa lufy 61,9 t, szybkostrzelność 2 wystrzały/min, masa pocisku 385 kg; 22 działa 120 mm L/50 (4,7 cala), z tego 14 w kazamatach w kadłubie i po 4 w kazamatach w nadbudówkach z przodu i z tyłu; 8 działek 47 mm L/50 (3-funtowe);

MG po 1937 roku: 12 dział 305 mm L/45 (12 cali) w 6 podwójnych wieżach; 14 dział 120 mm L/50 (4,7 cala), z tego po 4 w kazamatach w nadbudówkach z przodu i z tyłu jak również 6 na 2 podwójnych i 2 pojedynczych lawetach w nadbudówkach; 4 działa 76 mm L/50 (3 cale), 4 działka 40 mm L/60 Bofors.

SP podczas II wojny światowej: 12 dział 305 mm L/45 (12 cali) w 6 podwójnych wieżach; 12 dział 120 mm (4,7 cala) L/50; 2 działa 76 mm L/50 (3 cale), 4 działka 47 mm L/50 (3-funtowe).

Wieże dział artylerii głównej na osi symetrii miały poziomy kąt ostrzału 270-280°, boczne wieże dział arty-

lerii głównej nominalnie 180°. Działa 120 mm w kazamatach kadłubowych miały wychylać się około 100°, te same w kazamatach w nadbudówkach około 90°. Działka 47 mm mogły zostać szybko zabrane i ustawione na tak zwanych lawetach desantowych, które mogły zostać zabrane na ląd przez barkasy pokładowe względnie tratwy. Oba pancerniki w pierwszych latach woziły ze sobą wyrzutnie torped i torpedy, które w razie potrzeby mogły zostać zainstalowane na większych napędzanych parą barkasach pokładowych. Stałe wyrzutnie torped nie istniały.

Uwagi ogólne: Kadłub był podzielony na 20 przedziałów wodoszczelnych. Centralne urządzenia kierowania ogniem pierwotnie nie istniały, jedynie pewna liczba mniejszych dalmierzy. Reflektory nie mogły być kierowane centralnie. Początkowo okręty posiadały sieci przeciwtorpedowe zakładu przemysłowego Bullivant, które chroniły cztery piąte długości kadłuba.

Daty budowy Minas Geraes: W.G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd., Elswick, Newcastle-on-Tyne. Położenie stępki 17 kwietnia 1907 roku, wodowanie 10 września 1908 roku. Końcowe wyposażenie w Armstrongs Walker Yard, rozpoczęcie służby 5 stycznia 1910 roku.

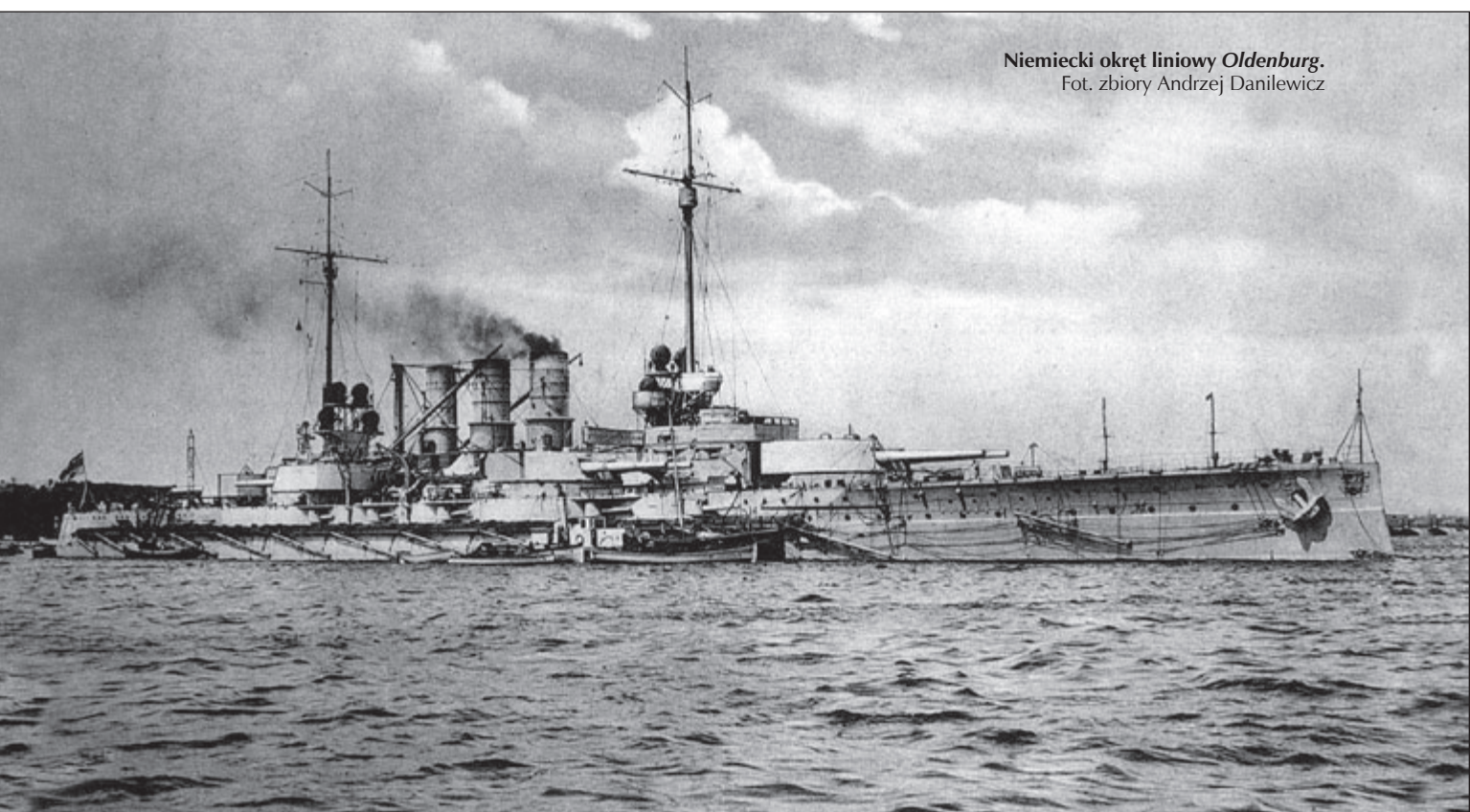
Daty budowy São Paulo: Vickers, Sons & Maxim, Ltd., Barrow-in-Fur-

ness. Położenie stępki 30 kwietnia 1907 roku, wodowanie 19 kwietnia 1909 roku, rozpoczęcie służby 12 lipca 1910 roku. ●

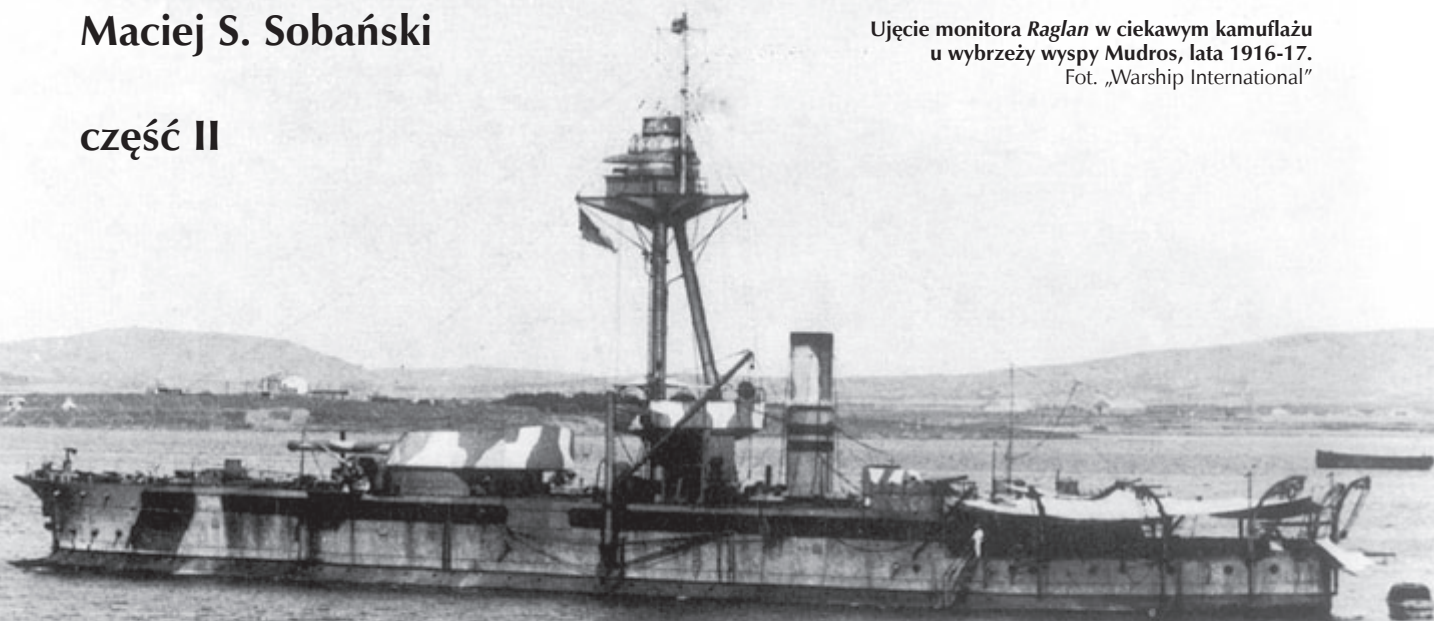
Bibliografia

1. Pablo E. Arguindeguy, Capitán de Navío, *Apuntes Sobre Los Buques De La Armada Argentina*, Tomo IV, V, VI. Comando en Jefe de la Armada, Buenos Aires 1972.
2. Mike Critchley, *British Warships Since 1945*, Part 1. Maritime Books, Duloe, Liskeard, Cornwall.
3. Ian Buxton, *Big Gun Monitors*, World Ship Society and Trident Books, Tynemouth, 1978.
4. Bill Hannan, *Fifty Years of Naval Tugs*, Maritime Books, Lodge Hill, Liskeard, Cornwall; ISBN 0907771254.
5. Richard Hough, *Dreadnought – A History of the modern Battleship*, Michael Joseph Ltd., London W.C.1, 1965.
6. Mário F. Mendonça and Alberto Vasconcelos, *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*, 3ª edição, Rio de Janeiro, SDGM, 1959.
7. Navy Department, *Dictionary of American Naval Fighting Ships*, Vol. I, V & VI, Washington D.C.
8. *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, Conway Maritime Press, Greenwich, London, 1979.
9. *Jane's Fighting Ships* (JFS), roczniki 1939 i 1949-50.
10. *Jane's Fighting Ships of World War I*, Jane's Publishing Company, 1919
11. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro – SDGM, No. 01/03, jan./mar. 2001.
12. *Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten*, roczniki 1932 i 1941/42.

SUPPLEMENT



Niemiecki okręt liniowy *Oldenburg*.
Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Brytyjskie monitory typu „Abercrombie”

Działania bojowe monitorów

Jako pierwszy wszedł do służby *Admiral Farragut*, późniejszy *Abercrombie*, którego dowództwo w dniu 12 maja 1914 objął Captain (kmdr) H. M. Doughty. Jeszcze w maju monitor rozpoczął próby morskie, które wykazały jego kiepskie właściwości manewrowe, ale przede wszystkim bardzo niską prędkość, niewiele przekraczającą 6 zamiast zakładanych w projekcie 10 węzłów. Szybko przeprowadzona wymiana śrub napędowych nie na wiele się zdała, bowiem okręt nadal rozwijał niską prędkość, która wzrosła ledwie do 6,5 węzła. W dniu 22 maja 1915 przeprowadzono również próbne strzelanie z dział kal. 356 mm, oddając po 4 strzały z każdej lufy.

W dalszej kolejności do służby wszedł *Stonewall Jackson*, późniejszy *Roberts*, dowodzenie którym objął 21 maja Captain (kmdr) P. N. Garnett. W dniu 26 maja Commander (kmdr por.) G. Hamilton, przejął *General Grant*, późniejszy *Havelock* oraz 3 czerwca Captain (kmdr) C.D.S. Raikes objął *M 3* (Brytyjczycy pod wpływem amerykańskich protestów zrezygnowali z przewidywanej nazwy *Robert E. Lee*, a ostatecznie nazwali jednostkę *Raglan*).

Wkrótce po tym, jak została podjęta decyzja o budowie monitorów, Admiralicja przeprowadziła analizę ich przyszłego użycia, w wyniku którego, po rezygnacji z zamiaru podjęcia akcji na Bałtyku w związku ze zmianą strategicznego położenia armii rosyjskiej

na froncie wschodnim, sprecyzowano nową hierarchię celów:

- operacja w Dardanelach.
- wsparcie nadmorskiego skrzydła frontu zachodniego w Belgii,
- ostrzał bazy w okupowanym belgijskim Zeebrugge,
- zajęcie wyspy Borkum.

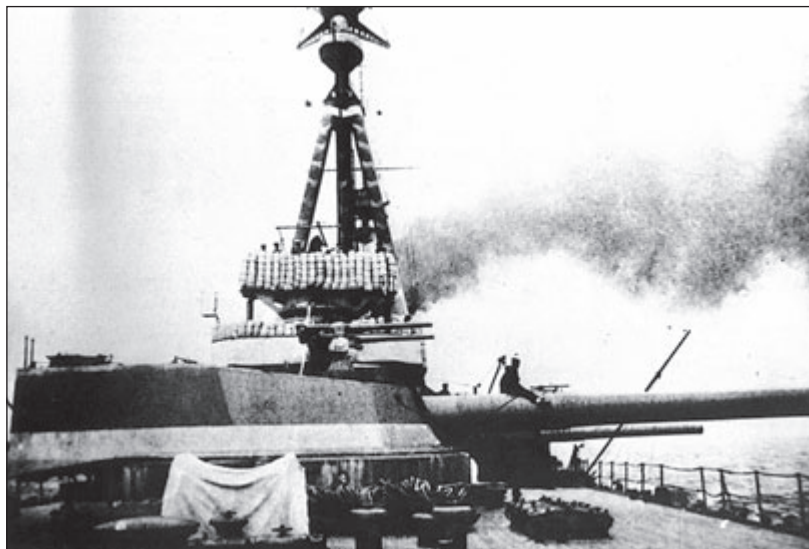
Ostatecznie zdecydowano się na operację w pierwszych na liście Dardanelach. Brytyjczycy już od listopada 1914 przygotowywali się na ewentualność zaatakowania terytorium Turcji w rejonie półwyspu Gallipoli. Głównym promotorem tych działań był ówczesny pierwszy lord Admiralicji Winston L. S. Churchill. Początkowo brytyjski plan przewidywał wielce ryzykowne forsowanie Cieśnin przez okręty Royal Navy i Marine Nationale, po wcześniejszym obezwładnieniu tureckiej obrony wybrzeża. Działania takie rozpoczęto już 19 lutego 1915, gdy brytyjskie i francuskie jednostki, w tym najnowszy „superdrednot” *Queen Elizabeth*, ostrzelały tureckie forty i baterie artylerii, rozmieszczone na obu brzegach u wejścia do cieśniny Dardanele. Kolejne akcje przeprowadzono 25 i 26 lutego 1915, a następnie kontynuowano w marcu, gdy 18-go rozpoczęła się już zdecydowana ofensywa alianckich sił morskich, którymi dowodził przez wiceadm. John M. De Robeck. Szarża floty, przypominająca może nieco działania sił adm. Hyder-Parker w kwietniu 1801 pod Kopenhagą, zakończyła się porażką, która kosztowała Aliantów utratę 3 starych

pancerników¹⁴ i uszkodzeniem wielu innych. Okazało się wówczas, że opanowanie Cieśnin nie będzie możliwe bez zaangażowania w operację znacznych sił lądowych, których desant pozwoli na opanowanie fortów i baterii, a tym samym otwarcie drogi do Konstantynopola flocie. W związku z tym ostatecznie w dniach 25-26 kwietnia 1915 w 6 punktach półwyspu Gallipoli wysadzono ponad 80 tys. alianckich żołnierzy, którymi dowodził gen. Ian S.M. Hamilton. Siły desantu za cenę znacznych strat w ludziach i sprzęcie, zdołały opanować jedynie niewielkie przyczółki, które Turcy mogli łatwo przestrzeliwać ze swych, położonych wyżej pozycji. Operacja szybko straciła dynamikę i weszła w stadium krwawej wojny pozycyjnej.

Wojska alianckie na przyczółkach korzystały szeroko z wsparcia ogniowego okrętów, głównie Royal Navy, które jednak same były zagrożone przez tureckie kontrtorpedowce oraz niemieckie U-booty, operujące z baz na terytorium Austro-Węgier i Turcji. O tym, że zagrożenie to było całkiem realne może świadczyć fakt zatopienia w rejonie Dardaneli w dniu 13 maja 1915 brytyjskiego predrednota *Goliath*¹⁵ przez turecki kontrtorpedowiec *Muavenetimilliye*. W tej sytuacji

14. były to francuski *Bouvet* oraz brytyjskie *Irresistible* i *Ocean*.

15. *Goliath* – bryt. panc. typu *Canopus*, zbud. 1898 – 1901, wyp. 13 150 t, dł. 118,9 m, szer. 22,6 m, zan. 7,9 m, masz par. pręđ. 18,3 w, uzbr.: 4 x 305 mm, 12 x 152 mm, 10 x 76 mm, 4 wt kal. 457 mm, załoga 780 ludzi.



Jeden z monitorów typu *Abercrombie* w trakcie ostrzału nieprzyjacielskich wybrzeży.
Fot. zbiory Jan Piwowoński

Brytyjczycy szybko wycofali z rejonu Cieśnin nowe, wartościowe jednostki, przekazując zadania wsparcia pozostawionym na miejscu starym krążownikom pancernym. Siły te były jednak niewystarczające w stosunku do postawionych zadań, wobec czego do Dardaneli zamierzano skierować dopiero co zbudowane monitory.

Mimo zawirowań w brytyjskim gabinecie, czego rezultatem była rezygnacja w dniu 25 maja 1915 Churchilla z funkcji pierwszego lorda Admiralicji i zastąpienia go przez Arthura J. Balfoura, zapadła jednak decyzja o wyeksperymentowaniu, to chyba najtrafniejsze określenie, monitorów w Dardanele. Zgodnie z decyzją z 7 czerwca 1915 wyruszyć miały 4 monitory uzbrojone w działa kal. 356 mm wraz z 11 jednostkami tej klasy, dysponującymi działami mniejszego kalibru oraz pewna liczba innych okrętów.

Biorąc pod uwagę słabą dzielność morską, kiepską manewrowość, niską prędkość i niewielki zasięg, pokonanie przez monitory typu *Abercrombie* liczącej około 3000 Mm trasy, stanowiło nie lada wyzwanie.

Jako pierwszy wyruszył w dniu 24 czerwca, po zakończeniu remontu w Pembroke, *Abercrombie* w towarzystwie starego krążownika *Thesus*, który w razie potrzeby holował monitor. Zespół ten osiągnął 12 lipca 1915 główną brytyjską bazę sił morskich w rejonie Cieśnin, znajdującą się w zatoce Mudros na greckiej wyspie Lemnos, około 50 Mm na zachód od Dardaneli.

W dniu 28 czerwca opuścił Plymouth na holu krążownika *Endymion*¹⁶

monitor *Roberts*, który dotarł 15 lipca do Mudros. Również w tym samym dniu, tyle, że z Pembroke wyszedł *Raglan*, holowany przez krążownik *Diana*, zaś 30 czerwca, po zakończonej wymianie śrub napędowych, port ten opuścił *Havelock* na holu krążownika *Juno*¹⁷. Dwa ostatnie monitory osiągnęły miejsce przeznaczenia w dniu 22 lipca. Rejs z Wielkiej Brytanii do Dardaneli, choć zakończony sukcesem, potwierdził jednak kiepskie właściwości morskie nowych okrętów, dla których operowanie w warunkach otwartego morza stwarzało sporo problemów.

Po przybyciu na Lemnos *Abercrombie* przeszedł zaraz na kotwiczowisko Kephala na południowo-wschodnim cyplu wyspy Imbros, położonej zaledwie 10 Mm od Cape Helles na południowo-zachodnim krańcu półwyspu Gallipoli. Kotwiczowisko Kephala znajdowało się tuż poza zasięgiem tureckiej artylerii nadbrzeżnej. Wkrótce po przybyciu monitor przeżył inspekcję dowódcy alianckich sił morskich wiceadm. De Robeck i został jednostką flagową dowódcy sił wsparcia kontradm. Nicholsona. Niemal natychmiast okręt przeszedł swój chrzest bojowy, wystrzeliwując w ciągu 50 minut 12 pocisków kal. 356 mm w kierunku tureckich składów amunicji w Eren Keui na azjatyckim brzegu Dardaneli. Jednostka nie uzyskała żadnych trafień, lecz sama została natychmiast ugodzona w pokład rufowy pociskiem kal. 150 mm, który wpadł do kabiny dowódcy, szczęśliwie nie eksplodując.

Monitor *Roberts*, który dotarł 15 lipca, jako najwolniejszy ze wszystkich

jednostek serii, został 23 lipca skierowany na południe od wyspy Rabbit Island (Mavro), położonej zaledwie o 4 Mm od tureckich brzegów. Tam osłonięty przez nadbrzeżny klif oraz zabezpieczony siecią przeciwtorpedową wraz z jednym z małych monitorów typu *M*, przez 5 miesięcy ostrzeliwał tureckie baterie na azjatyckim brzegu. Ogień kierowany był drogą telefoniczną z lądowego stanowiska obserwacyjnego, położonego w rejonie Cape Helles na półwyspie Gallipoli. W toku prowadzonych akcji jednostka została niegroźnie trafiona pociskami małego kalibru oraz bombami w wyniku ataku lotniczego.

Monitory *Havelock* i *Raglan* po przybyciu do Mudros zostały włączone w skład sił wspierających desant w zatoce Suvla, do których dołączył później również *Abercrombie*. Zadaniem *Havelock* było zwalczanie tureckich okrętów, które operując na wodach Cieśnin, mogły ostrzeliwać desant, a *Abercrombie* i *Raglan* miały ostrzeliwać wioskę Krithia oraz wzgórze Achi Baba, gdzie skoncentrowane były znaczne siły nieprzyjaciela. W czasie ostrzału prowadzonego przez *Raglan* doszło do nieszczęśliwego wypadku, gdy wskutek niefortunnego skrócenia ognia, wystrzelony pocisk upadł wśród nacierających brytyjskich żołnierzy, zabijając jednego i raniąc dalszych trzech.

Ostatecznie również *Havelock* 8 sierpnia 1915 przeszedł do zatoki Suvla, gdzie wspierał walczące na lądzie siły desantu. W dniu 12 sierpnia monitor został trafiony przez 4 tureckie pociski, które zraniły 3 członków załogi.

O intensywności ognia świadczyć może fakt, że operujące w rejonie Suvla 3 monitory typu *Abercrombie* wystrzeliły łącznie w toku akcji wspierania desantu 138 pociski kal. 356 mm. Z uwagi na ograniczone zapasy amunicji kal. 356 mm (produkowanej jeszcze w USA), dział tych można było używać jedynie za zgodą starszego oficera rejonu i to tylko do celów znajdu-

16. *Thesus*, *Endymion* – bryt. kr. typu *Edgar*, zbud. 1893 – 1894, wyp. 7300 – 7700 t, dł. 117,9 m, szer. 18,5 m, zan. 7,1 m, masz. par. przed. 19,5 w., uzbr.: 2 x 234 mm, 10 x 152 mm, 12 x 76 mm, 5 x 47 mm, 2 wt. kal. 457 mm, załoga ?, w momencie akcji krążowniki były już częściowo rozbrojone – bez dział kal. 234 mm.

17. *Juno*, *Diana* – bryt. kr. typu *Eclipse*, zbud. 1896 – 1899, wyp. 5600 t, dł. 112,8 m, szer. 16,5 m, zan. 6,5 m, masz. par. przed. 19,5 w., uzbr.: 11 x 152 mm, 9 x 76 mm, 7 x 47 mm, 3 wt. kal. 457 mm, załoga ?, w momencie akcji krążowniki były już częściowo rozbrojone.

jących się poza zasięgiem innych środków ogniowych. Dodatkowo jeszcze warunki pogodowe i pozycja monitora musiały umożliwiać dobre kierowanie ogniem przez wysunięte stanowiska obserwacyjne wojsk lądowych. Eksperymentalnie wykorzystywano również do kierowania ogniem balony obserwacyjne i wodnosamoloty. We wrześniu 1915 na pokład *Roberts* i *Raglan* zaokrętowano po 1 wodnosamolocie obserwacyjnym typu Short 166, a na *Abercrombie* typu Sopwith Schneider. Korzystano także z bazujących na lądzie maszyn. R.N.A.S.¹⁸

Udział w ostrzeliwaniu celów brzegowych wiązał się jednak z pewnym ryzykiem, bowiem nieprzyjaciel, choć dysponujący słabszą artylerią, również odpowiadał ogniem. W dniu 8 września *Abercrombie* został kilkakrotnie trafiony pociskami kal. 75 mm, które zniszczyły windę pokładową i uszkodziły część omasztowania. Podobny los w październiku spotkał *Roberts*, który został dwukrotnie trafiony pociskami kal. 120 mm, raz w pokład dziobówki oraz w „bąbel” lewej burty.

We wrześniu 1915 Brytyjczycy przeorganizowali swoje siły wsparcia formując Eskadrę Specjalną w składzie 4 dywizjonów. W skład Dywizjonu I weszły 4 monitory z działami kal. 356 mm, Dywizjon II tworzyło 10 monitorów typu *M* (*M 15* – *M 23* i *M 28*), Dywizjon III to 5 monitorów typu *M* uzbrojonych w działa kal. 152,4 mm (*M 29* – *M 33*) oraz eks-brazylijski *Humber*, zaś Dywizjon IV stanowiły 4 stare, ale wyposażone w „bąble” przeciwtorpedowe krążowniki¹⁹.

Do końca 1915 *Abercrombie* zwalczal tureckie cele na lewym skrzydle frontu w rejonie Cape Helles *Havelock* ostrzeliwał cele na wodach Cieśnin i na azjatyckim brzegu, ponad półwyspem Gallipoli. Między innymi 9 października z odległości 15.500 m, wystrzelił w czasie 45 minut 15 pocisków do odlewni w Chanak (obecnie Canakale), uzyskując 11 trafień. W odpowiedzi Turcy zdołali ułożyć w monitor 4 pociski kal. 76,2 mm.

Przystąpienie do wojny po stronie państw Centralnych w dniu 14 października 1915 Bułgarii, zmieniło lokalną sytuację i otworzyło nowy front. Trzeba bowiem pamiętać, że od czasów tzw. „wojen bałkańskich” lat 1912 – 1913, państwo to dysponowało dostępem do Morza Egejskiego z portem Dedeagacz, leżącym w tzw. Tracji Egejskiej. W nowej sytuacji siły

brytyjsko-francuskie, które wylądowały w greckich Salonikach jesienią 1915 by wesprzeć walczących dzielnie już od ponad roku Serbów, same wymagały wsparcia. Przez okres miesiąca począwszy od 14 listopada 1915 w Salonikach stacjonował *Raglan*, nie podejmując jednak żadnych działań bojowych. *Havelock* wraz z *M 18* od 22 listopada bazowały w Milo jako swego rodzaju środek nacisku na greckie władze.

Krwawe walki sił alianckich na Gallipoli nie przynosiły spodziewanych rezultatów, a jedynie powodowały znaczne straty w ludziach i sprzęcie, wobec czego w końcu roku 1915 Alianci zdecydowali o zakończeniu całej pechowej operacji i ewakuacji wojsk. W związku z tą decyzją w grudniu 1915 w rejonie Dardaneli skoncentrowano wszystkie monitory z działami kal. 356 mm, 2 okręty z działami kal. 305 mm²⁰ oraz większość mniejszych jednostek tej klasy, aby zapewnić niezbędną osłonę ogniową ewakuacji wojsk. Na półwyspie znajdowało się wówczas około 130.000 żołnierzy, 10 000 koni i mułów, 400 dział oraz wiele sprzętu wojennego²¹.

W dniu 16 grudnia 1915 *Havelock* zastąpił operujący na pozycji u brzegów Rabbit Island (Mudros) już od 5 miesięcy *Roberts*. W tym okęcie okręt wystrzelił ponad 150 pocisków kal. 356 mm, w tym niektóre nawet na odległość 20.200 m, co było możliwe dzięki zwiększeniu kąta podniesienia luf o +5° wskutek zatopienia „bąbli” przeciwtorpedowych na przeciwną burcie.

W pierwszej kolejności ewakuowano oddziały z tzw. „Plaży ANZAC” oraz zatoki Suvla. Operacja ta zakończyła się w nocy z 19/20 grudnia 1915, a odbywała się przy czynnym wsparciu ogniowym artylerii monitorów. Biorący udział w akcji *Raglan* został 17 grudnia trafiony tureckim pociskiem, który na szczęście nie spowodował poważniejszych uszkodzeń.

W końcu grudnia 1915 brytyjski Komitet Wojenny podjął decyzję o ewakuacji również pozostałych sił alianckich, znajdujących się na krańcu półwyspu Gallipoli w rejonie Cape Helles, gdzie pozostawało jeszcze około 37 500 żołnierzy i sporo sprzętu²². Operację ewakuacji rozpoczęto 20 grudnia, a w jej toku *Abercrombie* zajął stanowisko na lewym skrzydle ugrupowania, podczas gdy *Roberts*

wraz z 2 monitorami typu *Lord Clive* oraz 2 mniejszymi typu *M*, zakotwiczył koło wyspy Rabbit Island (Mavro) z zadaniem neutralizacji tureckich baterii na azjatyckim brzegu. W początkowej fazie operacji *Raglan* i *Havelock* pozostawały w rezerwie na wyspie Imbros w dniu 7 stycznia 1916 monitory *Abercrombie*, *Havelock* i *Raglan* oraz uzbrojony w działa kal. 305 mm *Earl of Peterborough* wraz z 3 wyposażonymi w „bąble” starymi krążownikami i kontrtorpedowcami, rozpoczęły nawałę ogniową na pozycje i baterie nieprzyjaciela, przykrywając ewakuację własnych wojsk, która ostatecznie zakończyła się w nocy z 8/9 stycznia 1916.

Ewakuacja alianckich sił z Gallipoli oznaczała nie tylko krach koncepcji strategicznych Churchilla, ale również brak dalszego „zatrudnienia” dla monitorów, które przestały być już potrzebne, wobec czego zdecydowano o wycofaniu ich części z Morza Śródziemnego. Jeszcze w styczniu 1916 monitory *Raglan* i *Havelock* ostrzelały linię kolejową łączącą Konstantynopol z Salonikami, która już wcześniej w październiku 1915 była celem ataków monitorów typu *M*. Do Wielkiej Brytanii odesłano 2 monitory – *Roberts* i *Havelock*, które na holu węglowców opuściły Mudros 14 lutego 1916 by w kwietniu osiągnąć Portsmouth, gdzie zostały postawione do remontu.

W południe dnia 24 kwietnia 1916 siły główne niemieckiej Hochseeflotte, poprzedzone krążownikami liniowymi 1 Grupy Rozpoznawczej, którą dowodził kontradm. F. Boedicker, wyszły w morze. Celem ich wypadu były porty Lowestoft i Yarmouth, na wschodnim wybrzeżu Anglii, które miały zostać ostrzelane przez krążowniki liniowe. W godzinach rannych 25 kwietnia 1916 niemieckie jednostki zaatakowały zrazu Lowestoft, a następnie Yarmouth, jednak gdy zaobserwowano obecność w pobliżu okrętów Royal Navy, akcję przerwano i zarządono odwrót do bazy u ujścia

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

19. wg Buxton I., *Big gun...*

20. były to *Sir Thomas Picton* oraz *Earl of Peterborough*, należące do typu *Lord Clive*.

21. wg Gozdawa-Golebiowski J., Wywěrka-Prékurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.

22. wg Gozdawa-Golebiowski J., Wywěrka-Prékurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.

Jade, którą osiągnięto wieczorem około godz. 19.00²³.

Niemiecka akcja, nie pierwsza zresztą tego rodzaju, choć spowodowała relatywnie nieznaczne straty, wywołała gwałtowną reakcję lokalnych władz brytyjskich, w rezultacie czego pierwszy lord Admiralicji zarządził przegrupowanie sił Royal Navy tak by uniemożliwić Niemcom działania na wodach przybrzeżnych w przyszłości. Między innymi w maju 1916 przebazowano do Sheerness 3 Eskadrę Okrętów Liniowych oraz 3 Eskadrę Krążowników Grand Fleet. W tym kontekście znalazło się również nowe „zatrudnienie” dla monitorów z działami kal. 356 mm, które powróciły z Morza Śródziemnego. *Havelock* został skierowany do Lowestoft, a *Roberts* do Yarmouth, gdzie zaczęły pełnić funkcje jednostek dozorowych.

Havelock przybył na nowe miejsce 14 maja 1916 i zajął stanowisko w Hamilton Dock u wejścia do portu. W Lowestoft monitor pozostawał praktycznie do końca wojny, o ile nie liczyć krótkiego dokowania w doku pływającym w Tyne w lipcu 1917. W czasie postoju w Lowestoft okręt nie uczestniczył w żadnych działaniach bojowych, o ile nie liczyć alarmów lotniczych, zresztą z reguły fałszywych, cały czas prowadził natomiast intensywne szkolenie załogi, która jednak nie miała okazji sprawdzić swych umiejętności w praktyce.

Roberts w dniu 27 maja 1916 przybył do Yarmouth i zajął stanowisko w Gorleston u wejścia do zatoki. Równocześnie nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy monitora, które objął bardzo dynamiczny Commander (kmdr por.) K.G. B. Dewar. Okręt został zamaskowany, a stanowiska obserwacyjne i reflektory przeniesione na breg, skąd drogą telefoniczną mogły przekazywać na okręt niezbędne informacje. W roku 1916 na pokładzie rufowym jednostki zamontowano nowe, szybkostrzelne działo kal. 152,4 mm QF Mk I na specjalnym łożu HA. Szybkostrzelność działa wynosiła 6 strzałów na minutę. W dniu 28 listopada 1917 działo otwarło ogień (co było możliwe dzięki łożu HA) do przełatującego niemieckiego sterowca L.21, który po chwili stanął w płomieniach i spadł na ziemię. Choć zniszczenie L.21 zaliczono na konto myśliwców, to jednak załoga *Roberts* była przekonana, że to właśnie ona zapaliła nieprzyjacielski sterowiec.

W czerwcu 1917 okręt przeszedł dokowanie w Tyne, po czym został skierowany do rejonu ujścia Tamizy, gdzie wszedł jako jednostka rezerwowa, w skład eskadry monitorów przydzielonej do planowanego tzw. „Wielkiego Ładowania” na wybrzeżu Belgii. Do operacji ostatecznie jednak nie doszło i w październiku *Roberts* powrócił do Yarmouth, gdzie pozostawał do końca wojny, o ile nie liczyć remontu w Portsmouth w lipcu 1918.

Na wodach Morza Śródziemnego pozostały jedynie *Abercrombie* i *Raglan*. Po zakończeniu ewakuacji Gallipoli Brytyjczycy utworzyli Eskadrę Egejską, której zadaniem było dozоровanie wyjścia z Dardaneli, zapewnienie bezpieczeństwa okupowanym wyspom greckim oraz wspieranie alianckiej armii walczącej na froncie salonickim.

Początkowo *Abercrombie* pozostawał na wyspie Imbros, ostrzeliwując tureckie oddziały, które „zagospodarowywały” pozostawione przez Aliantów zapasy na Gallipoli. Później okręt wszedł w skład dywizjonu stacjonującego na kotwiczowisku Kephala, którego zadaniem było dozоровanie Dardaneli dla zapobieżenia ewentualnym próbom przedarcia się niemieckiego, a formalnie tureckiego, krążownika liniowego *Goeben*²⁴ na otwarte wody Morza Śródziemnego. Monitor kotwiczyl pod osłoną nadbrzeżnego klifu z działami skierowanymi na pobliskie wyjście z cieśniny Dardanele. W maju 1916 *Abercrombie* przeszedł na Maltę, gdzie został poddany remontowi i dokowaniu, a następnie powrócił na Imbros, gdzie przebywał przez gorące letnie miesiące, nie podejmując żadnych działań.

W początkach października 1916 monitor przeszedł na północ Morza Egejskiego, gdzie w dniu 5-go ostrze-

lał linię kolejową łączącą Konstantynopol z Salonikami, która była celem licznych alianckich akcji. *Abercrombie* wraz z *M 32* ostrzelał z dystansu 16 500 m rejon węzła kolejowego zwany Bodoma Junction w pobliżu portu Dedeagacz. Z wystrzelonych 17 pocisków kal. 356 mm, aż 5 dokładnie trafiło w cel, a pozostałe spadły w jego pobliżu. Było to jedno z ostatnich większych strzelań *Abercrombie*, który w okresie 15 miesięcy wystrzelił ponad 500 pocisków kal. 356 mm.

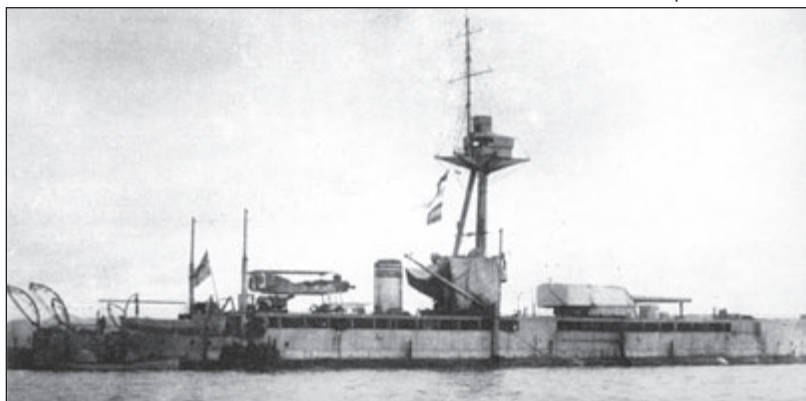
Później jednostka pozostawała na wodach Morza Egejskiego aż do początków 1917, gdy powróciła do Kephala by nadzorować ewentualne działania *Goeben*. W kwietniu 1917 monitor znów odszedł na północ, tym razem do Stavros, około 40 Mm na wschód od Salonik, północno-zachodnim krańcu zatoki Strimon, by wspierać działania na skrzydle alianckiego frontu bałkańskiego. Już w maju *Abercrombie* przeszedł na Maltę, poddano go remontowi i zamontowano na pokładzie rufowym działo kal. 152,4 mm Mk XII. Po zakończeniu prac jednostka powróciła do Stavros, gdzie pozostawała do września, a następnie przeszła w rejon leżących u tureckich wybrzeży wysp Samos, Imbros, Mitylene i Chios. Na tych wodach monitor pozostawał do stycznia 1918. W roku 1918 *Abercrombie*, wówczas już jedyny okręt przybrzeżny uzbrojony w działo kal. 356 mm, pozostawał głównie w Stavros, wykonując jedynie krótkie przejścia do bazy w Mudros

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

24. *Goeben* (tur. *Yavuz Sultan Selim*) – niem. kr. liniowy, zbud. 1909-1912 Hamburg, wyp. 22 616/25 300 t, dł. 186,5 m, szer. 29,5 m, zan. 8,2/9,0 m, turb. par. 52 000 KM, pręđ. 25,5 w., uzbr.: 10 x 280 mm, 12 x 88 mm, 4 wt kal. 500 mm, załoga 1053 ludzi.

Monitor *Roberts* z wodnosamolotem typu Short 184 na pokładzie, 1917 rok.

Fot. „Warship International”



celem uzupełnienia zapasów i wypoczynku załogi. W maju 1918 na Malcie dokonano wymiany oryginalnych amerykańskich już zużytych luf kal. 356 mm na nowe, wykonane w Wielkiej Brytanii. W sierpniu monitor zdołał szczęśliwie uniknąć torped okrętu podwodnego, który uszkodził, posiadające „bąble” stary krążownik *Endymion*. Jednostka powróciła do Mudros po zawarciu przez Bułgarię zawieszenia broni, które nastąpiło 29 października 1918. W dniu 11 listopada 1918 po zawieszeniu broni kończącym I wojnę światową, monitor w składzie alianckiej floty wszedł na wody cieśniny Dardanele i zakotwiczył na wysokości Chanak (Cannakale).

Służba drugiego z pozostawionych na Morzu Śródziemnym monitorów – *Raglan*, miała również ciekawy przebieg, choć zakończyła się tragicznie. Początkowo, w lutym i marcu 1916 jednostkę przydzielono do tzw. „Patrolu Mitylene” blokującego Smyrne (obecnie Izmir) oraz zachodnie wybrzeże Turcji. W tych działaniach okręt wspierał operujące już od dawna na tych wodach monitory typu *M* z wyspy Long Island.

W kwietniu monitor przeszedł na północ by wspierać operacje na froncie salonicim, ostrzeliwując przy okazji cele na bułgarskim wybrzeżu Morza Egejskiego. W maju nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy okrętu, które objął Commander (kmdr por.) Viscount Broome. W tym samym miesiącu *Raglan* przeszedł na Maltę, gdzie został poddany remontowi, a na jego pokładzie rufowym zamontowano działo kal. 152,4 mm Mk XII. W październiku okręt powrócił na Imbros, gdzie zmienił *Abercrombie* w funkcji dozoru wyjścia z Dardaneli. W grudniu 1916 jednostka przeszła do Stavros, po czym powróciła w rejon Dardaneli, gdzie pozostawała aż do połowy 1917.

W międzyczasie 20 maja 1917 *Raglan* wraz z 5 monitorami typu *M*²⁵ przeprowadził wypad, którego celem była okupowana przez Bułgarów Kavalla, w toku którego ostrzelano miasto i port.

We wrześniu 1917 monitor przeszedł do Port Said w związku z przygotowywaną przez gen. Edmunda Allenby brytyjską ofensywą przeciwko tureckim siłom na Synaju i południowej Palestynie. Na pokład jednostki zaokrętowano wodnosamolot Short 184 z transportowca lotniczego *City of*

Oxford, który posadowiono na dachu wieży artyleryjskiej dział kal. 356 mm. Następnie okręt przeszedł na kotwisko Deir el Belah, położone 9 Mm na południowy-zachód od Gazy, gdzie skoncentrowano siły wsparcia ogniowego. W dniu 30 października *Raglan* rozpoczął ostrzał stacji kolejowej Deir Seneid, położonej w głębi lądu. Po zdobyciu Gazy, które nastąpiło 7 listopada 1917, jednostka przeszła dalej na północ do Askalon (obecnie Askelon), jednak z uwagi na szybkie tempo natarcia wojsk, już wkrótce wszystkie potencjalne cele znalazły się poza zasięgiem dział. Monitor wycofano do Port Said, skąd po kilku tygodniowym postoju w dniu 26 grudnia 1917 powrócił na Imbros, gdzie wraz z *M* 28 oraz 4 kontrtorpedowcami tworzył Wydzielony Dywizjon nr 2. Na wyspie Imbros jednostka krążyła między kotwicznymi Kusu, Kephala i Aliki.

Dozorujące Dardanele brytyjskie okręty stanowiły przeszkodę w planowanej akcji sił niemieckich, a nominalnie tureckich, przeciwko alianckim liniom dowozowym na Morzu Egejskim, wobec czego należało je wyeliminować w pierwszej kolejności.

W dniu 20 stycznia 1918 krążownik liniowy *Goeben* oraz krążownik *Breslau*²⁶ wyszły wczesnym rankiem z Dardaneli zmierzając w kierunku nieodległej wyspy Imbros. Po tym, gdy nie stwierdzono obecności jednostek Royal Navy w zatoce Aliki, niemiecki zespół zwrócił na północ i uzyskując pełne zaskoczenie zniszczył radiostację w Kephala. Atak brytyjskich kontrtorpedowców *Lizard* i *Tigress* został łatwo odparty przez Niemców, którzy szybko przystąpili do ostrzału kotwicznymi Kusu, gdzie stały na kotwicy *Raglan* i *M* 28. Już czwarta salwa dział kal. 150 mm *Breslau* dosięgła monitor, niszcząc umieszczone na maszcie stanowisko kierowanie ogniem i zabijając jego obsługę. Kolejne trafienia wyeliminowały lewo burtową maszynę parową oraz unieszkodliwiły sieć łączności i oświetlenie. Pozbawiona systemu centralnego kierowania ogniem załoga wieży próbowała sam naprowadzić działa kal. 356 mm na cel. W momencie, gdy działa zostały już załadowane, pocisk kal. 280 mm z *Goeben* przebił barbetę na której osadzona była wieża z lewej burty i spowodował pożar ładunków miotających. Choć ogień nie sięgnął komór amunicyjnych i nie doszło do



Wystający maszt i komin monitora *Raglan* w zatoce Kuso. Oto rezultat nierównej walki z niemieckim krążownikiem liniowym *Goeben* i lekkiego *Breslau*. Fot. zbiory Ian Buxton

eksplozji, we wnętrzu wieży zginęła część jej załogi. Szybko okazało się, że *Raglan* jest całkowicie bezbronny, a jego położenie beznadziejne. Wówczas też zastępca dowódcy (First Lieutenant) wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Jednostka otrzymała jeszcze kilka trafień w część dziobową, które doprowadziły do pożaru i eksplozji komory amunicyjnej pocisków kal. 76,2 mm. Gdy woda zalała komory amunicyjne dział kal. 356 mm *Raglan* poszedł szybko na dno o godz. 08.15. Monitor zatonął na równej stepce na płytkiej wodzie, której głębokość sięgała raptem 12,2 m, skutkiem czego ponad lustro wody wystawał maszt, komin i górna część mostka. Na okręcie zginęło 127 marynarzy i oficerów²⁷, co stanowiło większość załogi, a ocalało 93 ludzi. Na dno poszedł także monitor *M* 28. Z uwagi na fakt, że okręt poszedł na dno na osłoniętych płytkich wodach, z wraka szybko wydobyto działa oraz inne wartościowe elementy wyposażenia. Sąd wojenny, jaki odbył się 31 stycznia 1918 na pokładzie predrednota *Lord Nelson* uznał, że do porażki doszło wskutek przewagi sił niemieckich (10 x 280 mm i 8 x 150 mm wobec 2 x 356 mm, 1 x 234 mm i 1 x 152,4 mm), a załoga jednostek dochowała wierności tradycjom służby.

Zakończenie wojny oznaczało jednoznaczny kres służby monitorów, które mówiąc kolokwialnie były „po-

25. były to *M* 19, *M* 28, *M* 29, *M* 32 oraz *M* 33.

26. *Breslau* (tur. *Midilli*) – niem. kr., zbud. 1910-1912 Stettin (Szczecin), wyp. 4570/ 5587 t, dł. 128,7 m, szer. 13,4 m, zan. 5,1 m, turb. par. 33 452 KM, pręđ. 27,5 w., uzbr.: 8 x 150 mm, 2 x 88 mm plot., 2 wt kal. 500 mm, załoga 354 ludzi, w czasie powrotu z wypadu na Imbros okręt wszedł na pole minowe i zatonął z większością załogi.

27. wg Conway's *All the World's Fighting Ships 1906 – 1921*.

śpiesznie zbudowanymi jednostkami jednorazowego użytku” o niewielkiej, by nie powiedzieć żadnej szansie pozostania w czynnej służbie w składzie powojennej, zredukowanej Royal Navy, nie potrzebujących już wyłącznie artyleryjskich jednostek.

Abercrombie w lutym 1919 rozpoczął powrót z Morza Śródziemnego na macierzyste wody, przerywany 5 postojami dla uzupełnienia paliwa, który zakończył się 19 kwietnia w Devonport. Po wyładowaniu amunicji jednostkę wysłano z grupą C&M (Care & Maintenance – pol. ochronno-remontowa) na pokładzie do Immingham, gdzie skupiono już 8 niepotrzebnych monitorów. Tam w dniu 9 maja 1919 okręt został wycofany ze służby. Do Immingham dotarły także 2 pozostałe monitory uzbrojone w działa kal. 356 mm, wcześniej pełniące rolę jednostek dozorowych w portach wschodniego wybrzeża Anglii. *Havelock*, który przybył z Lowestoft, został wycofany ze służby 14 maja, a *Roberts* z Yarmouth w dniu 26 tego miesiąca.

Latem 1920 postanowiono okręty rozbroić i zdemontować z nich nadające się do ewentualnego wykorzystania wyposażenie. W czerwcu do Portsmouth przyholowano *Abercrombie* i *Havelock*, z których zdjęto działa kal. 356 mm oraz pozostałe uzbrojenie. W październiku w ich ślady poszedł *Roberts*, na którym pozostawiono jednak działa. Wszystkie 3 monitory trafiły na listę sprzedaży Royal Navy. Zostały nabyte w ramach dużego kontraktu, obejmującego łącznie 113 przestarzałych okrętów przeznaczonych do złomowania przez firmę T.W. Ward z Sheffield²⁸. Cena wynosi-

ła 2,5 £ za 1 t złomu, co oznaczało, że za duży monitor Admiralicja uzyskała około 15 000 £.

Zgodnie z warunkami kontraktu Admiralicja zachowała prawo wycofania konkretnych jednostek z listy i zastąpienia ich odpowiednikami, a lepiej równoważnikami (w końcu przedmiotem umowy był złom). W związku z tym 3 monitory typu *Abercrombie*, a precyzyjnie to co z nich jeszcze zostało, odstawiono do Portsmouth Harbour, gdzie oczekiwały na swój ostateczny los aż do roku 1927, z tym, że *Roberts* wcześniej, bo już w 1925 został ponownie przejęty przez Royal Navy do celów eksperymentalnych.

W roku 1927 odsprzedano pozostałe jednostki firmie T.W. Ward, która skierowała *Abercrombie* 29 lipca do stoczni w Inverkeithing, a *Havelock* 20 lipca tego roku do stoczni w Preston. Do końca 1927 oba monitory zostały całkowicie rozebrane na złom.

Roberts początkowo pełnił funkcję masztu kotwicznego i stacji paliwowej dla sterowców marynarki wojennej. W latach trzydziestych jednostka służyła do prób nad nowymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi w zakresie ochrony podwodnej części kadłuba, które później wykorzystano przy projektowaniu lotniskowców typu *Ark Royal* oraz okrętów liniowych typu *King George I*.

W roku 1936 zdemolowany monitor został wraz z 12 starymi niszczycielami przejęty przez firmę T.W. Ward. W dniu 10 września *Roberts* opuścił na holu Portsmouth i przeszedł do stoczni złomowej w Preston. Cel ostatniej podróży osiągnięto 19 września 1936 i rozpoczęto złomowanie monitora.

Konkluzja

Monitory typu *Abercrombie* stanowią przykład jednostek wojennej budowy przygotowywanych pośpiesznie do realizacji określonych zadań. Z uwagi na swoją wyporność i „bąble” przeciwrtorpedowe okręty stanowiły dobrą, stabilną platformę do zamontowania ciężkich dział kal. 356 mm. Amerykańskie działa, choć solidne, w praktyce nigdy nie osiągały deklarowanej prędkości początkowej pocisku i donośności. Innym mankamentem była ograniczona liczba pocisków tego kalibru, która zmuszała do ich ścisłego racjonowania.

Niewątpliwym mankamentem jednostek była niska prędkość powodująca, że pokonanie liczącej 700 Mm trasy z Mudros na Maltę zajmowała 5 dni przy dobrej pogodzie, a 7 dni przy złej. W warunkach złej pogody praktyczna prędkość monitorów spadała nawet do zaledwie 2,5 – 3,5 węzła. Niska prędkość w połączeniu z bardzo ograniczonym zasięgiem powodowała, że monitory były jednostkami mało mobilnymi, które w praktyce pełniły funkcję niemal „stacjonarnych” pływających baterii. Okręty operowały głównie na wodach przybrzeżnych, czemu sprzyjało relatywnie niewielkie (dzięki „bąblom” przeciwrtorpedowym) zanurzenie, wynoszące raptem 3,05 m, ale utrudniały kiepskie właściwości manewrowe. Opancerzenie monitorów było wystarczające wobec artylerii nadbrzeżnej, a trafienia pocisków do kal. 120 mm nie powodowały istotnych uszkodzeń.

Tak na dobrą sprawę monitory typu *Abercrombie* były okrętami jednej operacji – desantu na Gallipoli i działań w Dardanelach, przy czym jednostki, które pozostały później na Morzu Śródziemnym pełniły nadal aktywną służbę, natomiast skierowane do Wielkiej Brytanii de facto zakończyły swoją krótką karierę. ●

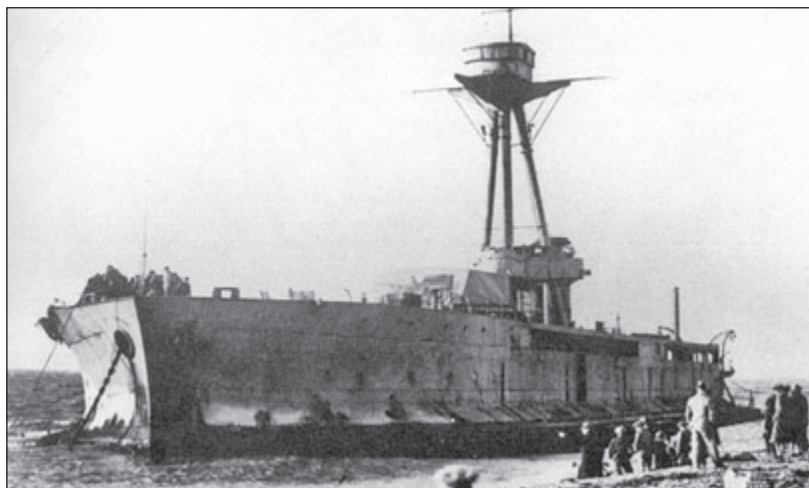
Bibliografia

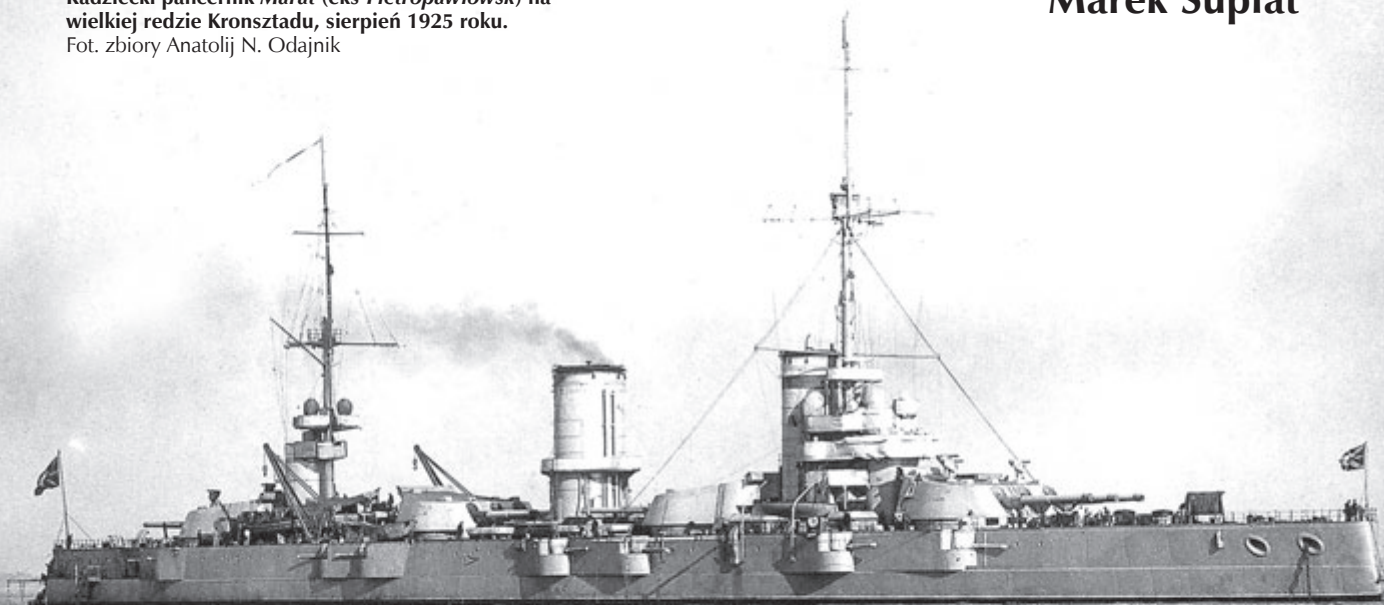
1. Breyer S., *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905 – 1970*, Erlangen 1993.
2. Buxton I., *Big gun monitors – the history of the design, construction and operation of the Royal Navy monitors*, Tynemouth 1978.
3. Conway's *All the World's Fighting Ships 1906 – 1921*, London 1985.
4. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka-Prekurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.
5. Hodges P., *Big gun, battleship main armament 1860 – 1945*, London 1989.

28. wg Buxton I., *Big gun...*

Koniec kariery rozbitego *Havelock* na plaży w Southsea.

Fot. „Warship International”





Zagadkowy rok 1924 na Bałtyku

Dowództwo Morskich Sił Morza Bałtyckiego (MSMB) zaplanowało i przeprowadziło w 1924 r. dwie wielkie operacje. Pierwsza z nich to rejs okrętów szkolnych z Kronsztadu do Archangielska. Było to pierwsze wyjście okrętów Floty Bałtyckiej na wody oceaniczne po dziesięciu latach. Natomiast druga operacja to pierwsze wielkie wyjście radzieckiej Floty Bałtyckiej na południowe wody Bałtyku. Była to ewidentna demonstracja siły, która miała przypomnieć o istnieniu Floty Bałtyckiej, z którą należy się liczyć.

Rejs szkolny

21 czerwca sformowano Specjalny Oddział Szkolny w składzie krążownik *Awrora* i okręt szkolny *Komsomolec* (dawny *Okiean*). Na okrętach odbywali praktykę morską słuchacze Akademii Wojennomorskiej Robotniczo-Chłopskiej Floty Czerwonej, Szkoły Wojennomorskiej, Morskiej Szkoły Inżynierskiej i Szkoły Przysposobienia. W rejsie uczestniczyli także słuchacze kursów specjalistów Oddziału Szkolnego MSMB. Rejs przebiegał na trasie Kronsztad – Bergen – Murmańsk – Archangielsk – Trondheim – Kronsztad.

Dowódcą zespołu został N. A. Bologow¹, który był dowódcą Szkoły Wojennomorskiej. Funkcję flagowego nawigatora pełnił I. N. Dmitrijew, a flagowego mechanika inż. E. K. Mroz. Okrętami dowodzili L. A. Polenow (*Awrora*) i J. S. Wieleckij (*Komsomolec*). Na pokładach okrętów znajdowali się oczywiście i komisarze polityczni – A. A. Utenkin (*Awrora*) i P. P. Baranow (*Komsomolec*).

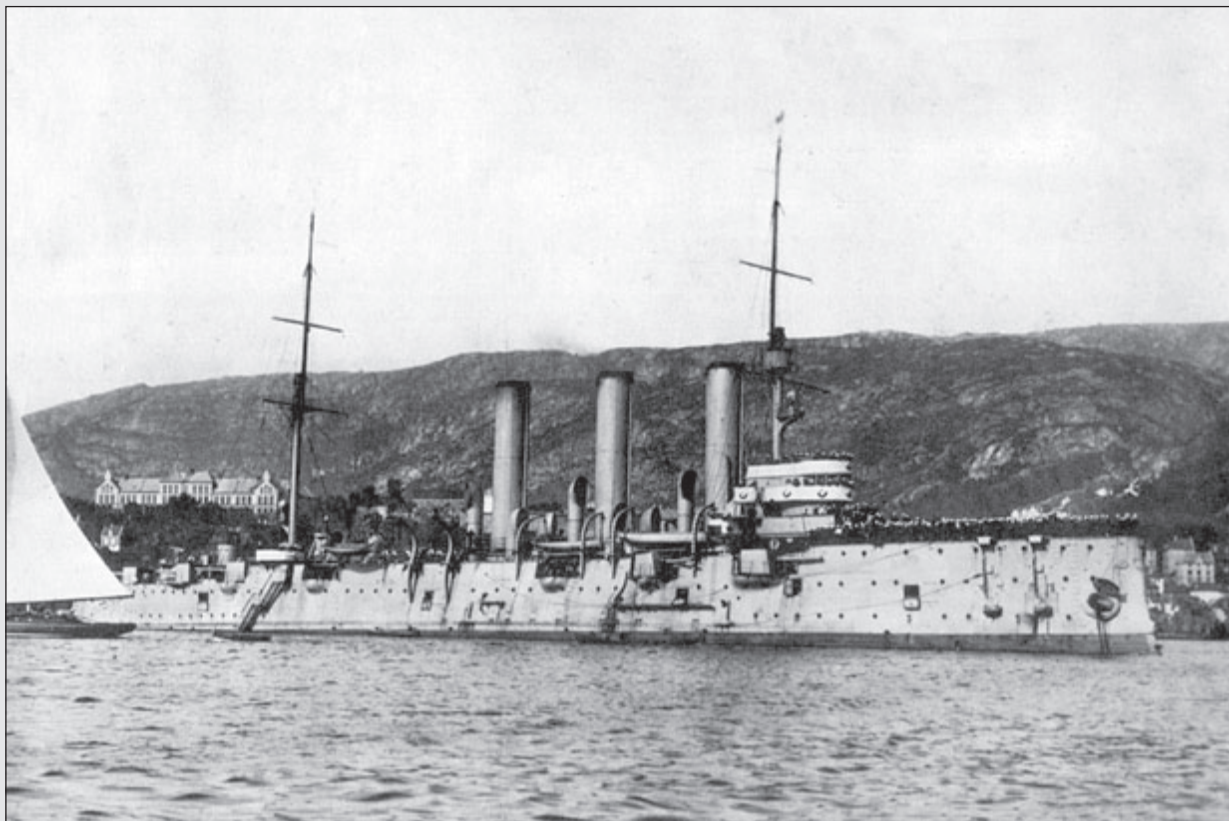
10 lipca Specjalny Oddział Szkolny przeszedł z Kronsztadu do Zatoeki Łużskiej. W rejsie tym uczestniczył również zespół złożony z pancernika *Marat* (pod flagą dowódcy sił morskich A. K. Wekmana), 2 niszczycieli (*Żeleznikow*, *Stadkow*), 2 okrętów podwodnych (*Towariszcz*, *Bolszewik*), kanonierki *Krasnoje Znamia* i okrętu łącznikowego *Kreczet*. Nazajutrz, w samo południe, *Awrora* i *Komsomolec* wyruszyły w pierwszy zagraniczny rejs floty radzieckiej. Ponad trzy doby trwał rejs przez Bałtyk, przy niezbyt sprzyjających warunkach pogodowych. Następnie przez cieśninę Wielki Bełt, Kattgat i Skagerrak okręty wpłynęły na Morze Północne.

15 lipca okręty wpłynęły do fiordów norweskich i po wymianie salutów z bateriami nadbrzeżnymi stanęły na redzie w Bergen. Dowódca radzieckiego zespołu, w towarzystwie dowódców okrętów i komisarzy, złożył oficjalne wizyty miejscowym wła-

dom cywilnym oraz wojskowym. Spotkali się również z posłem radzieckim w Norwegii, Aleksandrą M. Koflontaj. Nazajutrz (16 lipca) w towarzystwie innych dyplomatów, odwiedziła ona załogi obu okrętów. Podczas tej wizyty wręczyła order Czerwonego Sztandaru pięciu słuchaczom Szkoły Wojennomorskiej (K. I. Sokołowski, W. I. Poleszczuk, F. S. Sedelnikow, N. K. Moralew, A. K. Jewisiejew)². Ponadto radzieckie

1. Nikołaj Aleksandrowicz Bologow (1894-?) – do carskiej floty wstąpił w 1911 r. Ukończył Korpus Morski i 16.7.1914 mianowany na stopień miedzian. W 1917 r. ukończył oficerski kurs minowy. Dowodził niszczycielami *Konstantin* (1917), *Wymosliwyj* (1919), *Samson* (1920) i pancernikiem *Pariżskaja Komunna* (1921). W 1918 r. starszy oficer flagowy dywizji minowej, a w 1922 r. dowódca Oddziału Szkolnego Morza Bałtyckiego. W 1926 r. naczelnik 1 zarządu Dowództwa Sił Wojennomorskich, a od 1926 r. attaché morski w Japonii. Dalsze losy nieznanne, prawdopodobnie represjonowany i rozstrzelany (?).

2. Byli oni pierwszymi którzy wzięli udział w akcji ratowniczej w kronsztadzkim Forcie Pawła. W dniu 19 lipca 1923 r. w magazynie w którym składowano wytrałowane miny, wybuchł pożar w wyniku którego doszło do eksplozji zgromadzonych tam min. Pierwsi na pomoc ruszyli właśnie słuchacze Szkoły Wojennomorskiej odbywający praktykę na krążowniku *Awrora*. Akcją kierował dowódca oddziału szkolnego W. W. Gedle, który w wyniku odniesionych ran zmarł nazajutrz w szpitalu. Podczas próby zrzućenia płonącej miny do wody, która jednak eksplodowała, zginęli trzej inni słuchacze – G. I. Alman, K. J. Kazakow, M. O. Uszerowicz.



Radziecki krążownik *Awrora* sfotografowany w norweskim porcie Bergen w 1924 roku z pokładu jednego z amerykańskich niszczycieli.

Fot. „Warship International”

okręty odwiedzili mieszkańcy Bergen, przedstawiciele organizacji postępowych oraz związków zawodowych. Na *Awrorze* w dniu 18 lipca odbyło się także spotkanie z norweskimi komunistami.

W tym samym czasie w Bergen wizytę składały cztery amerykańskie niszczyciele z 27. Dywizjonu Niszczycieli³. Niszczyciele te odbywały rejsy do portów zachodnioeuropejskich, w tym skandynawskich, w ramach rejsów „show the flag”. Na wodach europejskich przebywały prawie rok, reprezentując interesy amerykańskie.

Po opuszczeniu Bergen, okręty 19 lipca po opłynięciu Przylądka Północnego wpłynęły na Morze Barentsa. Na podejściu do Murmańska okręty 23 lipca spotkały się z parowcem, na pokładzie którego przybył przedstawiciel miejscowych władz. Podczas postoju okrętów w Murmańsku, który trwał do 30 lipca, uzupełniono zapasy paliwa, wody i żywności. Przeprowadzono także niezbędne naprawy okrętów.

Z Murmańska okręty udały się na Morze Białe i 1 sierpnia przybyły ku pływającej latarni morskiej „Północno-Dwinska”, koło wyspy Mudiug, położonej 32 mile od Archangielska.

Ze względu na nieznajomość położenia mieliżn na Północnej Dwinie, dalszy rejs do samego Archangielska był niemożliwy i okręty zakotwiczyły u ujścia rzeki. Podczas postoju okrętów, odwiedzili je miejscowi przedstawiciele władz i partii oraz innych organizacji. Przed powrotnym rejssem zaokrętowano dodatkowo 13 słuchaczy wydziału zaopatrzenia Akademii Wojenno-Gospodarczej Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej i Floty Czerwonej.

7 sierpnia Specjalny Oddział Szkolny ruszył w drogę powrotną. Po drodze zespół zawiązał 12 sierpnia do kolejnego portu norweskiego – Trondheim, gdzie przebywał do wieczora 16 sierpnia. Podczas postoju okrętów, podobnie jak w Bergen, były one wizytowane przez władze cywilne i wojskowe oraz liczne organizacje. Obie wizyty okrętów odbiły się głośnym echem w prasie norweskiej.

Po przejściu 5702 mil morskich *Awrora* i *Komsomolec* rzuciły 24 sierpnia kotwicę na dużej redzie kronsztadzkiej. Podczas długiego rejsu w trudnych warunkach nawigacyjnych i pogodowych, zaokrętowani słuchacze różnych szkół morskich odbyli praktykę morską.

„Rejs bojowy” czyli wspólne manewry radziecko-niemieckie

Po zakończeniu wojny domowej i powstaniu nowych państw nadbałtyckich, radziecka Flota Bałtycka została wciśnięta we wschodni kraniec Zatoki Fińskiej. Trudności z utrzymaniem okrętów, braki kadrowe i zaopatrzeniowe doprowadziły praktycznie do jej upadku. Jednakże nie bacząc na trudności gospodarcze przystąpiono do jej odbudowy. W 1924 r. postanowiono „wyprowadzić” ją z Zatoki Fińskiej na wody bałtyckie i przypomnieć o jej istnieniu państwom nadbałtyckim.

Oficjalnym celem tej operacji było sprawdzenie gotowości floty do prowadzenia działań na wodach bałtyckich w oddaleniu od swej bazy w Kronsztadzie, a także podniesie poziomu wyszkolenia załóg okrętów. Jednak dziwnym trafem zbiegła się ona z postojem eskadry francuskiej w Gdańsku⁴.

3. W skład dywizjonu wchodziły – *Lamson* (DD-328), *Charles Ausburne* (DD-294), *Osborne* (DD-295), *Coghlan* (DD-326), *Preston* (DD-327), *Bruce* (DD-329).

4. W jej skład na początku roku wchodził stary pancernik *Voltaire*, 4 niszczyciele (*Algérien*, *Arabe*, *Kabyle*, *Sakalave*) i 2 eskortowce (*Ailette*, *Oise*).

Francuska Misja Morska przy KMW przekazała stronie polskiej informację o manewrach niemieckich wraz z prezentowaną mapką, pokazując działania grupy „żółtej”.

Fot. Archiwum Straży Granicznej

Operację przeprowadzono w dniach 4-8 września, a dowodził nią J. F. Rall⁵, który był jednocześnie dowódcą pancernika *Marat*. Biorące udział w operacji okręty podzielono na trzy grupy:

- grupa demonstracyjna (wejście na wody Zatoki Gdańskiej) – pancernik *Marat*, 4 niszczyciele (*Stalin*, *Troickij*, *Karl Marks*, *Urickij*) i zbiornikowiec ropy *Tatiana*

- grupa ubezpieczenia – krążownik *Awrora*, kanonierka *Krasnaja Zwiezda*, 4 trałowce (eks niszczyciele – *Wnu-szitielnij*, *Wynosliwyj*, *Inżenier-miechanik Dmitrijew*, *Inżenier-miechanik Zwierew*) i 2 okręty podwodne (*Towariszcz*, *Krasnoarmiejec*)

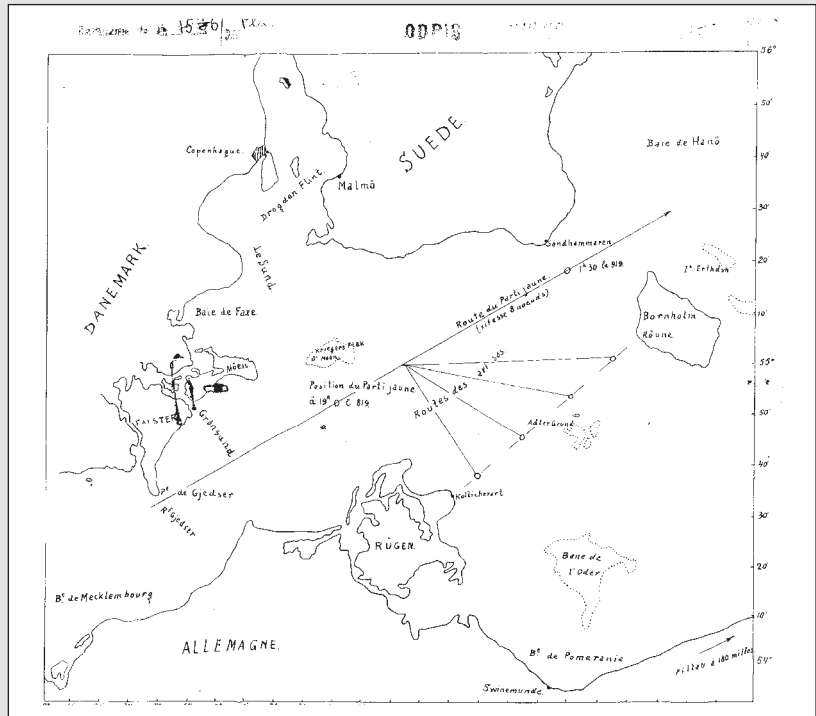
- grupa tyłowa (dozór we wschodniej części zatoki Fińskiej) – 2 niszczyciele (*Żeleznikow*, *Stadkow*), 2 okręty podwodne (*Bolszewik*, *Krasnoflotiec*), 2 stawiacze min (*Narowa*, *9 Janwaria*), okręt szkolny *Komsomolec* i okręt łącznikowy *Kreczet*.

Ponadto na dużej redzie kronsztadzkiej kotwiczył pancernik *Pariżskaja Komunna* (d-ca K. I. Samojłow), którego zadaniem było zabezpieczenie łączności pomiędzy dowódcami grup i okrętów biorących udział w operacji a sztabem Morskich Sił Morza Bałtyckiego.

Podczas tego rejsu niszczyciel *Troickij* (z grupy demonstracyjnej) po raz pierwszy w historii floty radzieckiej pobierał paliwo ze zbiornikowca w ruchu.

Niemiecka grupa „niebieska”. W skład flotylli torpedowców Republiki Weimarskiej wchodziły początkowo wyłącznie przestarzałe jednostki, jak ten zbudowany w latach 1912-13, w stoczni Germania Werft w Kilonii torpedowiec G 7, weteran bitwy na Skagerraku. Niemieckie jednostki tej klasy wyróżniały się w tym okresie czarnym malowaniem, co miało swoje korzenie jeszcze w czasach cesarskich i nazywane były pieszczotliwie „Schwarze Gesellen”, czyli „Czarni Towarzysze”. Widoczny tutaj G 7 przejęty został przez Kriegsmarine, w składzie której kontynuował swoją służbę jako T 107. Po wojnie przypadł ZSRR, służąc następnie w szeregach Floty Bałtyckiej jako *Porażajuszczij* w charakterze jednostki szkolnej dla elektromechaników. Dopiero w roku 1957 skreślono go z listy floty i złomowano.

Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Dziwnym trafem manewry radzieckie zbiegły się w czasie z manewrami floty niemieckiej które odbyły się

5. Jurij Fiedorowicz Rall (1890-1948) – ukończył w 1912 r. Korpus Morski. W 1915 r. ukończył oficerski kurs nawigatorski, a w 1917 r. kurs trałowcy. Dowodził niszczycielami *Rianij*, *Podwiżnij* (1917), *Kapitan Izyłmietiew* (1918) i pancernikiem *Marat* (1923-26). Następnie nawigator flagowy Floty Bałtyckiej, komendant Szkoły Wojennomorskiej, dowódca brygady krążowników Floty Czarnomorskiej, pracownik naukowy, naczelnik zarządu przygotowania bojowego floty radzieckiej. Podczas II wojny światowej we Flocie Bałtyckiej – dowódca obrony minowej (7.1941), szef sztabu (9.1941), dowódca eskadry okrętów nawodnych (1943) i Kronsztadzkiego Rejonu Obronnego (1944). Po wojnie komendant misji przejmującej niemieckie okręty przyznane ZSRR. Od 1946 r. naczelnik katedry taktyki okrętów nawodnych i obrony przeciwninowej na Akademii Wojennomorskiej. Awansowany 2.12.1935 na stopień flagmana 2-rangi, a 6.1941 na stopień wiceadmirała.

w dniach 6-9 września. Wzięły w niej udział dwie grupy okrętów⁷:

- „żółta” – odgrywająca rolę okrętów francuskich i polskich podążających z pomocą do Gdyni wzdłuż wybrzeża szwedzkiego i wyspy Bornholm

- „niebieska” – czyli flota niemiecka mająca nie dopuścić do przedarcia się floty francuskiej do Polski.

Wynik tych manewrów był niekorzystny dla „niebieskich”, gdyż

6. Niestety nie udało mi się ustalić pełnego składu floty niemieckiej, wg meldunku francuskiej wzięły w niej udział m. in.: *Panther*, *Drache*, *Hay*, *Nordsee*, *Delphin*. Okręty te w grupie „żółtych” zabezpieczały prawą flankę i miały za zadanie odparcie ataku torpedowców „niebieskich”.

7. Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie, zespół KOP, sygnatura 541.10, jednostka archiwalna „Meldunki Sytuacyjne”.



Pismo wiceadm. Porębskiego do Ministra Spraw Wojskowych w sprawie manewrów floty niemieckiej w 1924 r.
 Fot. Archiwum Straży Granicznej

przy niewielkich stratach grupa „żółta” przedarła się na centralny Bałtyk i kontynuowała rejs. Część floty niemieckiej została zaobserwowana w okolicach Kołobrzegu.

Meldunek w sprawie tych manewrów złożył Szef KMW, wiceadm. K. Porębski bezpośrednio Ministrowi Spraw Wojskowych⁷. Do meldunku załączono kopię francuskiego meldunku wywiadowczego wraz ze szkicem, a pochodzącego od Francuskiej Misji Morskiej przy KMW. W podsumowaniu swojego raportu wiceadm. Porębski wskazał na konieczność jak najszybszego stworzenia:

„a/ własnej floty bojowej i awjacji morskiej;

b/ należytej obrony wybrzeża i portów.”

W dniu 6 września Morski Dywizjon Lotniczy⁸, prowadził rozpoznanie nad manewrującą w pobliżu polskich brzegów grupą demonstracyjną. Zaobserwowano ją na północny-wschód od Rozewia jak płynęła w kierunku na zachód i drogą radiową porozumiewała się z flotą niemiecką. W ocenie dowództwa PMW były to „skombinowane manewry obu flot, mające na celu przestudiowanie możliwości desantu na polskim wybrzeżu oraz wywarcie presji i demonstracja sprawności floty ZSRP”⁹.

Zwiadem lotniczym kierował dowódca MDL ppłk obserwatora Antoni Leonkow¹⁰. Niestety żadne ze znanych mnie opracowań o MDL w polskiej literaturze nie wspomina o tej operacji.

W „Żołnierzu Polskim” z dnia 28.IX.1924 ukazała się krótka notatka na ten temat:

„Dnia 6 września służba lotnicza i obserwacyjna floty polskiej stwierdziła obecność eskadry bolszewickiej w składzie jednego dreadnoughta i około dwóch dywizjonów kontrtorpedowców, przy czym niektóre okręty manewrując zajęły w polski pas terytorialny. Jednocześnie skonstatowano w pobliżu wód polskich obecność manewrującej floty niemieckiej w składzie kilku krążowników i torpedowców.

8. W tym czasie MDL podlegał 2 pułkowi lotniczemu w Krakowie, a nie Marynarce Wojennej.

9. Leczyk M., *Polska i sąsiedzi. Stosunki wojskowe 1921-1939*, Białystok 1997.

10. W innych źródłach wymieniany jest jako ppłk pilot.

M. S. WOJSK.
Kierownictwo Marynarki Wojennej
 L. dz. 1536 25.Pl. i Ewid.
W odpowiedzi należy zawsze tę listę przyłożyć w całości.
 Telefon Nr 267-60.
 Dotyczy:

Warszawa, dnia 26 stycznia 1925 r.
Tajne
 Tajne.
 Do
 MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH.

Na podstawie uzyskanych informacji, melduję Panu Generałowi założeń i przebieg manewrów niemieckiej floty morza Bałtyckiego, które miały miejsce w dniach 6-9 września r.z., t.j. równocześnie z manewrami floty bolszewickiej.

Flota niemiecka, reprezentowana przez partię niebieską miała za zadanie przeszkodzić przejściu pomocniczej floty francuskiej, reprezentowanej przez partię żółtą.

W tym celu torpedowce floty niemieckiej, bazowane w Swinemünde, miały zaatakować i zniszczyć flotę żółtą, podczas przejścia wzdłuż południowego wybrzeża Szwecji; jednak zasłona floty żółtej, złożona z awizo, umieszczonych pomiędzy wyspami Rügen i Bornholm, wstrzymała na pewien przeciąg czasu wykonanie tego zamiaru, umożliwiając swej flocie przejście w nocy niebezpiecznego odcinka.

W ten sposób przebieg manewru był udany dla floty żółtej.

Z przytoczone powyżej założenia manewrów możemy wywnioskować, że:

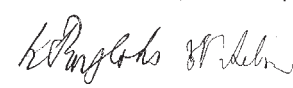
- 1/ Niemcy poważnie się liczą z przybyciem na Bałtyk pomocniczej floty francuskiej, zupełnie prawidłowo oceniając ewentualny jej skład;
- 2/ prawdopodobnie na wypadek wojny M i R flota niemiecka będzie miała za zadanie:
 - a, wywiad,
 - b, możliwe osłabienie pomocniczej floty francuskiej jeszcze w drodze do Gdyni, zapoczątkując akcje torpedowców, ażeby dopomóc w ten sposób gros sił, flocie rosyjskiej/, wy-

kręć i zniszczyć tę flotę.

W związku z powyższym przedstawia się konieczność następującego stwierdzenia:

- a/ własnej floty bojowej i awjacji morskiej;
- b, należytej obrony wybrzeża i portów.

1 załącznik.
 1. Szef Sztabu Generalnego.
 2. Szef Biura Marynarki Wojennej.
 3. Szef Oddziału II Szef.Gen.

GEN. KIER. MIST. W. W. W. W.

 K. Porębski WADM.

1925
 228/14-88
 1925

Zagadkowy rok 1924 1536 Ph.

ODPIŚ

L' EXERCICE STRATEGIQUE.
DES 8 ET 9 SEPTEMBRE 1924.

Situation. Au cours d'hostilités entre l'Allemagne d'une part, la France et la Pologne d'autre part, une force navale française / parti jaune/ composée de 3 croiseurs type NICHELET de 12 torpilleurs, 5 sous-marins et 4 avisos / qui par convention en représentant la/, débouche en Baltique le 8 Septembre et fait route sur Gdynia en passant entre la côte suédoise et l'île de Bornholm /1/.

Le parti bleu / Allemagne/ a reçu avis de ce mouvement et compte profiter de la nuit pour faire attaquer par ses torpilleurs le gros des forces jaunes.

Dispositions du Parti jaune. Pendant le jour, les croiseurs ont fait route, éclairés à grande distance par 6 torpilleurs, les avisos draguant à petite distance sur leur avant, et les 6 autres torpilleurs les protégeant contre les attaques sous-marines. Les sous-marins jaunes se tiennent auprès du gros ainsi constitué,

A 19 heures, se trouvant à 40 milles de l'E.M.B. du détroit de Gjedser, le Chef du parti jaune détache ses avisos /2/ pour se protéger par tribord contre une attaque venant de Swinemünde. Il leur prescrit de barrer le passage entre Rügen et Bornholm, et leur communique les derniers renseignements sur l'ennemi : des forces bleues comprenant 3 cuirassés / la division de ligne/, une escadrille de dragueurs et 12 torpilleurs, sont mouillées en rade de Swinemünde. La partie Ouest de la Baltique ne contient pas d'autre ennemis; le reste des forces bleues est à Pillau et ne pourra entrer en action que 24 heures plus tard.

Fragment 1 strony meldunku Francuskiej Misji Morskiej przy KMW o niemieckich manewrach.

Fot. Archiwum Straży Granicznej

Fakt ów powyższy dowodzi zwiększonej działalności floty sowieckiej oraz istnienia pewnego porozumienia floty sowieckiej i niemieckiej¹¹.

W Rozkazie Tajnym Nr 20 z dnia 8.10.1924 dowódca Floty przytacza rozkaz Szefa KMW w którym dziękuje on „... Dowódcy Dyonu Lotniczego oraz oficerom i szeregowcom, którzy przyczynili się do doskonałego wykonania zadania wywiadu powietrznego manewrującej 6 września u naszych brzegów floty rosyjskiej...”. ●

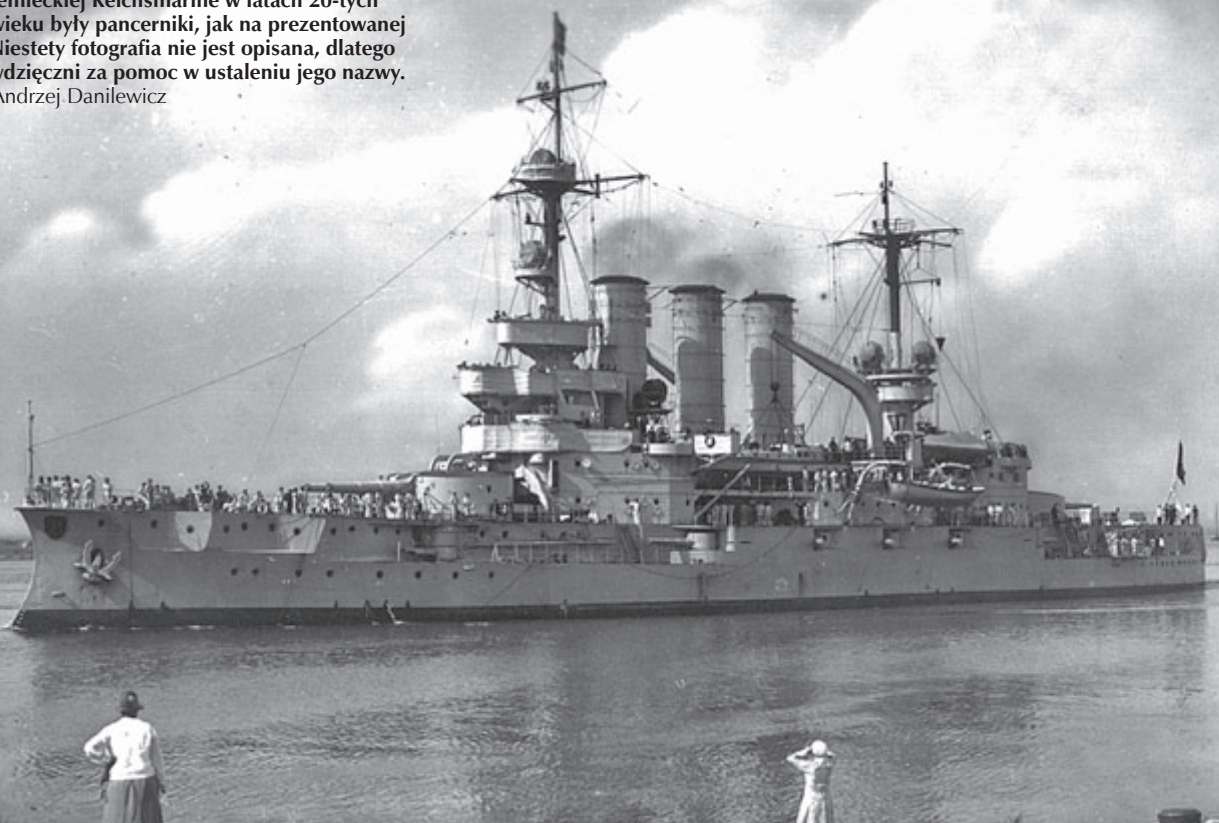
Bibliografia

1. Bierzowski N. J., Bierzowski S. S., Nikołajewa Z. W. – *Bojowa historia wojenno-morskiej floty 1917-1941*, Wojennoje Izdatelstwo, Moskwa 1993.
2. *Dważdy Krasnonamiennyj Baltijskij Flot*, Wojennoje Izdatelstwo, Moskwa 1990.
3. Jędrzejewska I. – *Współpraca Armii Czerwonej i Reichswey w latach 1917-1933. Wybrane problemy*, Toruń 2005.
4. Wright C. C. – *Soviet Cruisers, „Warships International” 1/1978*.
5. Korespondencja prywatna z Panami: Pawłem Skubiszem, Janem Bartelskim i Andrzejem Bartelskim.
6. Internet

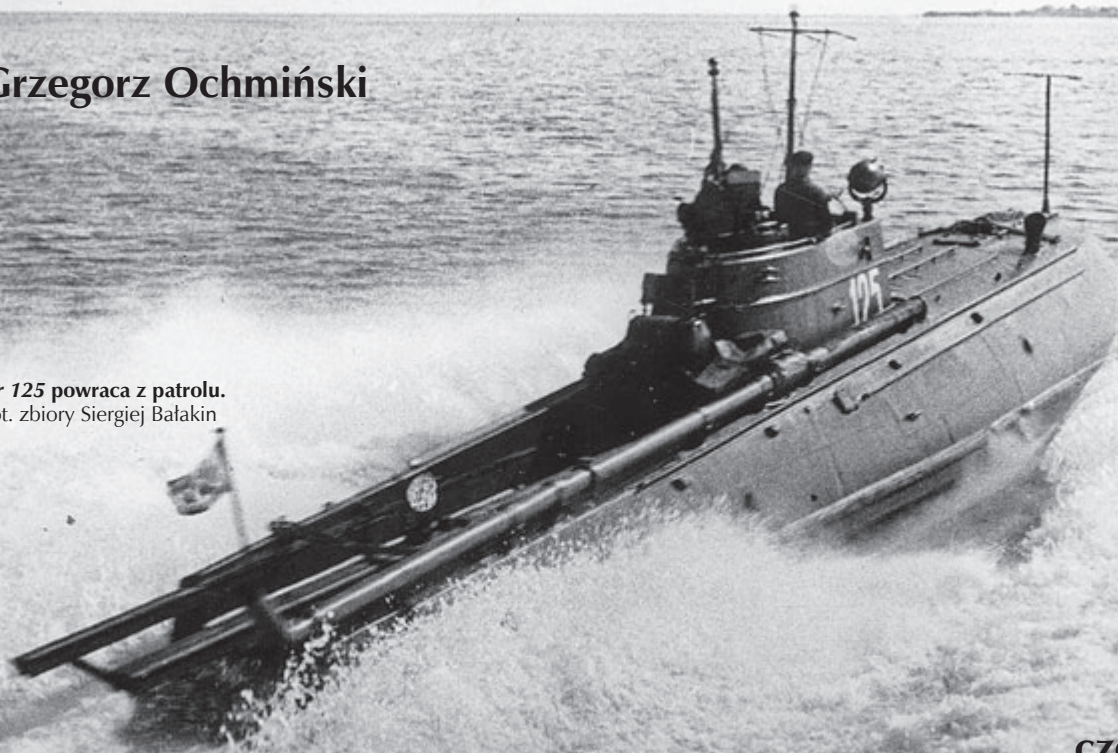
11. „Żołnierz Polski”, 28.09.1924, R. VI, nr 39 (423), s. 18.

FOTOKOLEKCJA

Trzonem niemieckiej Reichsmarine w latach 20-tych ubiegłego wieku były pancerniki, jak na prezentowanej fotografii. Niestety fotografia nie jest opisana, dlatego będziemy wdzięczni za pomoc w ustaleniu jego nazwy. Fot. zbiory Andrzej Danilewicz



Nr 125 powraca z patrolu.
Fot. zbiory Siergiej Bałakin



część II

Radzieckie kutry torpedowe typu „G-5”

Opis konstrukcji

Konstrukcja kadłuba

Kadłub kutrów miał tradycyjną konstrukcję szkieletową z poprzecznym układem wiązań złożoną z 57 wręg wykonanych z duraluminiowych profili zamocowanych na skrzynkowej stępce (o przekroju trójkąta równoramiennego o ściętym wierzchołku w części dziobowej i prostokątnym w części rufowej) zakończonych z jednej strony zmontowaną z płyt dziobnicą, z drugiej zaś pionową pawężową rufą. Usztywnieniami wzdłużnymi przenoszącymi największe obciążenia były prócz stępki wzdłużnice burtowe, a poprzecznymi – 10 wręg wykonanych z profili zamkniętych. Wręgi były dodatkowo wzmacniane węzłówkami wykonanymi z płyt przynitowanymi w miejscach łączenia ze sobą poszczególnych elementów. Poszycie kadłuba stanowiły pasy blachy duralowej o różnej grubości, zależnej od miejsca ich montażu na kadłubie. Wszystkie łączenia poszycia, mocowania poszycia do szkieletu i połączenia szkieletu kadłuba wykonane były jako nitowane. Kadłub podzielony był czterema grodziami wodoszczelnymi na wręgach 11, 30, 34 i 47, kolejne przedziały mieściły od dziobu: forpik z pomieszczeniem załogi wyposażonym między innymi w dwie składane koje, maszynownię, przedział dowodzenia z mecha-

nizmem wyrzucania torped, zbiorniki paliwa i część rufową, która w całości zajęta była przez wyrzutnie torped i ich fundamenty. Na prawej burcie środkowego przedziału znajdowała się mała kabina radiowa wyposażona wyłącznie w siedzisko, stolik do pracy i aparaturę radiową (nie było miejsca do leżenia), na lewej korytarzyk wiodący poprzez drzwi wodoszczelne z nadbudówki do maszynowni. Strop pomieszczenia mechanizmów wyrzucania stanowił pokład sterówki. Gródz pomiędzy tym przedziałem a maszynownią opierała się na wrędze pełniącej rolę progu redana, w tym miejscu przebiegała również płaszczyzna owręza. Podczas pływania zamykane były drzwi wodoszczelne między forpikiem i maszynownią, a dostęp do pomieszczenia dziobowego możliwy był wyłącznie z pokładu poprzez luk komunikacyjny. Taki sam luk prowadził również do maszynowni. Dodatkowo nad przedziałem maszynowni znajdowała się duża pokrywa wyposażona w świetliki, po zdjęciu której możliwy był demontaż silników. Wentylację tych pomieszczeń zapewniały dwa łatwe do demontażu, duże, obrotowe i składane nawiewniki oraz wyciągi działające na zasadzie naturalnej cyrkulacji powietrza.

Zbiorniki paliwa umieszczone były w czwartym z kolei przedziale, po bo-

kach wyrzutni torped. Wykonane były jako pojemniki o owalnym (burtowe) lub prostokątnym (denne) przekroju poprzecznym z blachy stalowej wzmocnionej żebrami, osadzone na stelażach przymocowanych do wręgów, i zabezpieczone naciągami wykonanymi z taśmy metalowej. Po obu burtach znajdowały się po trzy zbiorniki, dalsze dwa umieszczone zostały pod wyrzutniami torped. Paliwo uzupełniane było przez wlew centralny. Ogólny układ konstrukcyjny okrętów uniemożliwił jakąkolwiek ich ochronę – nie zapewniało jej w żadnym zakresie aluminiowe poszycie, ulokowane były ponad linią zanurzenia, a konieczność zachowania jak najmniejszej wagi nie pozwalała na ich opancerzenie, stąd też stosunkowo częste były przypadki eksplozji par benzyny i gwałtowne pożary spowodowane przebicciem zbiorników. Dostęp do tego przedziału był możliwy przez wodoszczelne, otwierane tylko podczas prac konserwacyjnych, drzwi umieszczone w lewoburtowym pomieszczeniu komunikacyjnym. Przez dławiki wbudowane w gródz zamykającą przedział zbiorników paliwa wprowadzone zostały na zewnątrz wały napędowe.

Ostatni przedział nie był zajmowany przez żadne mechanizmy, a jego ograniczona przez wyrzutnie torped i ich

fundamenty kubatura nie pozwalała też na swobodny dostęp i wykorzystanie go w jakimkolwiek funkcjonalnym charakterze. Jedyne wejście do niego prowadziło przez wodoszczelne, przysrubowane na stałe włązy ułożone blisko rufy w dolnej części wyrzutni torped i wykorzystywane tylko podczas prac konserwacyjnych.

Mimo podziału na pomieszczenia wodoszczelne okręty nie były zbyt odporne na przebicia kadłuba, ponieważ poza przedziałami dziobowym i rufowym w pozostałych mieściły się urządzenia kluczowe dla żywotności jednostek, zaś zalanie któregoś ze skrajnych powodowało drastyczny spadek osiągnięć i wzrost obciążeń konstrukcji, co w warunkach bojowych kończyło się zwykle utratą kutra.

Na śródokreściu, nad przedziałem dowodzenia, umieszczona była wydłużona i wyprofilowana nadbudówka o konstrukcji identycznej jak kadłub, czyli złożonej z żeber wykonanych z profili aluminiowych i nitowanego do nich poszycia. Cała nadbudówka była zakryta stropem, w którym znajdowały się zamykany wodoszczelny luk dowódcy, otwarte stanowisko dla sygnalisty oraz pierścieniowa obrotnica stanowiska strzeleckiego. Przednia część nadbudówki mieściła sterówkę z której widok na dziób i burty możliwy był przez pięć wykonanych ze szkła pancernego prostokątnych okien.

Tak jak wcześniej prototypowe GANT-3, -4 i -5 oraz seryjne Sz-4, kutry G-5 już w fazie projektowania zostały przystosowane do transportu kolejowego, a załadunek i wyładunek (a przy okazji podnoszenie i opuszczanie okrętu na wodę w bazie dla wykonania prac konserwacyjnych lub remontowych na lądzie) ułatwiały umieszczone na burtach w 1/3 długości od dziobu i rufy pachoły służące do zaczepiania zawiesi dźwigu. Na pokładzie znajdowały się także pozostałe standardowe elementy wyposażenia każdej jednostki pływającej, takie jak polery i półkluzy do cumowania, poręcze ułatwiające przemieszczanie się po pokładzie, listwy odbojowe oraz flagsztoki na dziobie i rufie. Na wysokości przedziału maszynowego, na linii wodnej, wyprowadzone zostały na każdej burcie rury wydechowe silników zakończone zaworami ciśnieniowymi zabezpieczającymi przed przedostaniem się wody zaburtowej do wnętrza układu. Na okrętach późniejszych serii w związku z ich częstym

wadliwym działaniem, co powodowało dławienie silników i chwilowe spadki mocy, otwory te zostały zaślepione, a rury wydechowe wyprowadzono za rufę przy wykorzystaniu przewodów i tłumików ułożonych na pokładzie. Rozwiązanie to stosowano również na wcześniej ukończonych jednostkach, które najczęściej zachowywały jednak także pierwotny układ wydechowy, przy czym istniała możliwość ich wymiennego używania.

Napęd

Do napędu większości seryjnie budowanych kutrów typu G-5 zastosowano „zmarynizowaną” wersję lotniczego silnika benzynowego typu AM-34, którego konstruktorem był A. A. Mikulin. Niezbyt udane w swojej pierwotnej wersji (miały zbyt małą moc na dużych wysokościach, były podatne na awarie, a ich układ chłodzenia był bardzo wrażliwy na najdrobniejsze uszkodzenia) silniki te zostały przystosowane do eksploatacji na pokładach okrętów przez usunięcie sprężarki, ograniczenie maksymalnych obrotów, dodatkowe zabezpieczenie powłoką antykorozyjną przed działaniem słonej wody i umożliwienie awaryjnego chłodzenia przy użyciu wody zaburtowej. Zmodyfikowana konstrukcja otrzymała oznaczenie GAM-34 i była produkowana w wersjach BP, BS, F i FN różniących się mocą i zużyciem paliwa¹.

GAM-34 był dwunastocylindrowym chłodzonym wodą silnikiem o układzie widlastym z ograniczeniem do 2000 obrotów na minutę. Charakterystyki silników pozwalały na marsz z prędkością ekonomiczną 36 węzłów przez cały rejs. Przez godzinę mogły utrzymywać obroty zapewniające prędkość pełną w granicach 47 węzłów, zaś prędkość maksymalną 51 węzłów była możliwa do utrzymania przez 15 minut – po tym czasie konieczne było ograniczenie obrotów z powodu przegrzewania się silników, związanym z niedostatecznie wydajnym chłodzeniem i rozregulowywaniem się na skutek wibracji. Sporą wadą tej jednostki napędowej był niewielki resurs, co zwłaszcza w okresie wojny powodowało duże zakłócenia w terminowości ich wymian.

Paliwem dla silników GAM była benzyna B-74 lub mieszanka w stosunku 7:3 benzyny B-70 i spirytusu. Możliwa była także praca na innych paliwach opartych na benzynie, lecz

skutkowało to albo zmniejszeniem wydajności, albo przyspieszonym zużyciem silnika. W zbiornikach mieściło się do 1,65 tony paliwa, co szczególnie w czasie działań wojennych nie zawsze było ilością wystarczającą – stąd częste przypadki zabierania dodatkowych kanistrów i beczek z benzyną, ustawianych wprost na pokładzie, z których dla jak najszybszego zminimalizowania zagrożenia na bieżąco uzupełniano poziom paliwa w zbiornikach głównych. Układ chłodzenia był zdublowany – zasadniczym czynnikiem chłodzącym była zabierana na pokład woda słodka, zaś w przypadku awarii lub uszkodzeń układu głównego silniki mogły być chłodzone wodą zaburtową, co nie pozostawało jednak bez wpływu na ich wydajność i żywotność.

Na okrętach IX serii zainstalowane zostały silniki Isotto-Franchini ASSO o mocy po 1000 KM, jednak zwiększona wyporność i inny rozkład mas nie tylko nie poprawiły osiągnięć, a wręcz spowodowały nieznaczny spadek osiąganej szybkości. Z kolei na kuterach projektu 213 i części jednostek serii XII i XIII zastosowane zostały otrzymane od Amerykanów w ramach umowy Lend-Lease silniki Packard o mocy po 1150 KM. W drugim przypadku wzrost mocy przełożył się na zwiększenie osiągnięć, natomiast okręty projektu 213 z powodu zmian w konstrukcji związanych z zastosowaniem uzbrojenia w postaci wyrzutni rakiet niekierowanych straciły na szybkości, za to wzrósł ich zasięg. Sporym problemem była dla załóg radzieckich wysoka kultura techniczna wymagana przy eksploatacji pochodzących z importu silników, by zapewnić ich bezawaryjną pracę.

Posadowione na częściowo wyluminiowanych drganiach fundamentach silniki umieszczone były w maszynowni asymetrycznie – lewoburtowy silnik położony był z przodu przedziału, prawoburtowy z tyłu. Silniki napędzały poprzez reduktory dwie obracające się do wewnątrz wykonane z mosiądzu trzyłopatowe śruby o średnicy 68 centymetrów, osadzone na wałach napędowych wykonanych ze stali uszlachetnionej lub nierdzewnej. Wały łożyskowane były przeważnie w dwóch wspornikach, jedynie na części jednostek VIII i kolejnych serii przedłużone

1. Szczegóły znajdują się w tabeli we wcześniejszej części artykułu.

wały opierały się dodatkowo w gniazdach umieszczonych na ramie steru.

Energia elektryczna niezbędna dla działania układu odpalania torped, zasilania radiostacji, reflektora oraz oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego dostarczana była przez dwie prądnice prądu stałego GA-4630 o mocy po 2,5 kW napędzane przez silniki główne poprzez sprzęgi i reduktory. W wypadku uszkodzenia prądnicy lub w czasie postoju zasilanie w ograniczonym zakresie zapewniały dwa akumulatory 6STK-VIII, ładowane przez prądnice podczas pracy silników lub wymieniane na lądzie.

Manewrowość zapewniały dwa zawieszone na ramach umieszczonych w osi śrub stery półzrównoważone, poruszane synchronicznie, proporcjonalnie, za pomocą prostego ukła-

du cięgien i bloczków bezpośrednio przez obroty koła sterowego. Według przywołanych w dostępnych opracowaniach relacji okręt doskonale służył steru w całym zakresie prędkości zarówno podczas pływania wypornościowego, jak i podczas ślizgu.

Uzbrojenie

Zasadniczym uzbrojeniem kutrów torpedowych typu G-5 były dwie torpedy kalibru 533 mm różnych typów. Jako pierwsze używane były torpedy 53-27K, których konstrukcja wywodzi się bezpośrednio z 450 mm torped wzór 1912. Proste powiększenie tego modelu skutkowało z jednej strony licznymi niedostatkami, z drugiej jednak pozostawiało spory potencjał dla ich późniejszych modernizacji, co pozwoliło na stopniowe zwiększanie

masy głowicy bojowej, prędkości i zasięgu. Liczne warianty tej konstrukcji produkowane były w latach 1927-1933.

Podjęta w połowie lat trzydziestych próba kompleksowej modernizacji tego modelu z wykorzystaniem podzespołów z licencyjnych torped zakupionych w 1934 roku we Włoszech zakończyła się niepowodzeniem, ponieważ nie udało się w znaczący sposób zwiększyć jej zasięgu.

Stąd też kolejnym etapem rozwoju tej broni stało się początkowo kopiowanie licencyjnych włoskich torped 53-F, a później również ich modernizacja. Efektem było przyjęcie do uzbrojenia w maju 1939 roku torpedy 53-38. Pierwsze jej wersje były również bardzo zawodne, co wynikało głównie z różnic stosowanych przy produkcji oryginału i kopii technologii. Niezawodność produkowanych egzemplarzy udało się poprawić dopiero w trakcie wojny, poprzez stopniową wymianę lub zmianę konstrukcji poszczególnych elementów i podzespołów. Natomiast największą zaletą tego typu torpedy była jej uniwersalność – mogła być strzelana zarówno z okrętów podwodnych, jak i dużych i małych jednostek nawodnych. Jeszcze w 1939 roku powstała w biurze konstrukcyjnym CKB-39 wersja 53-38U z przedłużoną głowicą bojową, co pozwoliło zwiększyć masę ładunku wybuchowego z 300 do 400 kilogramów bez znaczącego pogorszenia pozostałych parametrów. Warto zaznaczyć, że dopiero jednostki X serii i późniejsze były konstrukcyjnie przystosowane do strzelania oboma wariantami torped, ponieważ zwiększona długość torpedy powodowała konieczność zmiany konstrukcji wyrzutni, a zwłaszcza zmiany położenia mechanizmów wypychających torpedę i uruchamiających jej silnik. Na jednostkach wcześniejszych niezbędne były przeróbki aparatów torpedowych i aranżacji przestrzeni pod nadbudówką. Dopracowane projekty torped obu tych modeli okazały się ostatecznie na tyle udane, że nie tylko masowo produkowano i używano je podczas wojny, ale również jeszcze długo po zakończeniu działań znajdowały się w uzbrojeniu floty ZSRR i flot jego sojuszników.

Inna modernizacja wykonana przez biuro CKB-39 polegała na całkowitym przeprojektowaniu zespołu napędowego torpedy, co pozwoliło na zwiększenie zapasu paliwa i sprę-

Łaładunek torpedy, z lewej strony widoczne stanowisko wkm-u DSzK kal. 12,7 mm.

Fot. zbiory Sergiej Bałakin



Podstawowe dane taktyczno-techniczne torped używanych na kuterach typu G-5

| Typ | Długość [mm] | Masa torpedy [kg] | Masa głowicy [kg] | Prędkość [w] | Zasięg (przy danej prędkości) [m] | Głębokość marszu [m] | Moc napędu [KM] |
|-------------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------|-----------------------------------|----------------------|-----------------|
| 53-27 (wariant 1) | 6980 | 1675 | 200 | 43,5 | 3700 | 3-14 | 270 |
| 53-27 (wariant 2) | 7150 | 1725 | 250 | 43,5 | 3700 | 3-14 | 270 |
| 53-38 | 7200 | 1615 | 300 | 44,5 | 4000 | 0,5-14 | 318 |
| | | | | 34,5 | 8000 | | 160 |
| | | | | 30,5 | 10000 | | 112 |
| 53-38U | 7450 | 1725 | 400 | 44,5 | 4000 | 0,5-14 | 318 |
| | | | | 34,5 | 8000 | | 160 |
| | | | | 30,5 | 10000 | | 112 |
| 53-39 | 7488 | 1800 | 317 | 51 | 4000 | 1-14 | 485 |
| | | | | 39 | 8000 | | 230 |
| | | | | 34 | 10000 | | 168 |

Na podstawie: Szironkorad A. B., *Orużije otieczestwiennogo flota*, s. 289.

żonego powietrza, a w konsekwencji na zwiększenie prędkości marszowej. Modyfikacja ta została oznaczona jako 53-39, jednak mimo oficjalnego przyjęcia do uzbrojenia nie była masowo produkowana.

Zasada działania wszystkich wymienionych powyżej torped była identyczna. Przed, w trakcie albo tuż po strzale (zależnie od rodzaju jednostki, która strzelała torpedę i konstrukcji wyrzutni) uruchamiany był silnik pracujący na zasadzie rozprężania podgrzanej mieszanki pary wodnej i powietrza. W trakcie biegu po przebyciu około 150 m uzbrajały się zapalniki głowicy bojowej, a kurs i głębokość zanurzenia regulowane były przy wykorzystaniu żyroskopu i hydrostatu. W momencie kontaktu z celem działał układ zapalników kontaktowych lub inercyjnych powodujący detonację głowicy bojowej. W przypadku nie trafienia w cel torpeda tonęła po wyczerpaniu zapasu paliwa dzięki automatycznemu otwarciu zaworów i zalaniu pustych już zbiorników paliwa wodą morską.

Na kuterach typu G-5 torpedy wyrzeliwane były tyłem i do tyłu z dwóch położonych na rufie, równoległe do osi symetrii okrętu, wyrzutni skonstruowanych jako otwarte od góry prowadnice za pomocą prostego układu pneumatycznego, złożonego z pirotechnicznego gazogeneratora, zbiornika sprężonego powietrza, tłoków wypychających torpedy i hamulców pneu-

matycznych. W momencie strzału odcięcie dopływu powietrza powodowało zwolnienie hamulca, odpalany elektrycznie (lub zapalnikiem mechanicznym na wypadek awarii układu elektrycznego) ładunek 250 gramów bezdymnego prochu napędzał tłok wypychający z prędkością około 5 m/s torpedę z wyrzutni, a podczas przesuwania się torpedy ku rufie specjalny zaczep zamocowany na prowadnicach uruchamiał silnik. Konstrukcja układu umożliwiała strzelanie torped zarówno pojedynczo, jak i salwą. Podczas strzelania kuter musiał poruszać się z prędkością przynajmniej 16 – 18 w., tak aby natychmiast po oddaleniu się od zwiększającej prędkość torpedy wykonać zwrot i zejść z jej kursu. Znaczącą wadą takiej konstrukcji wyrzutni było przymarzanie torped do prowadnic i hamulców w warunkach eksploatacji zimowej, spowodowane zale-

waniem praktycznie całej jednostki bryzgami wody podczas pływania ślizgiem, nie podjęto jednak żadnych kroków dla rozwiązania tego problemu – chociażby przez zastosowanie najprostszych grzejników elektrycznych. Na kuterach typu G-5 nie było urządzeń pozwalających na zdalną regulację nastaw głębokości biegu i przypadku konieczności zmiany wartości ustawionej w bazie musiał dokonać tego jeden z członków załogi przy pomocy odpowiedniego klucza. Stosowane na tych jednostkach torpedy nie miały możliwości zmiany kursu podczas biegu², nie były także wyposażane w urządzenia samonaprowadzające ani – poza nielicznie występującą wersją 53-39 – w zapalniki niekontaktowe.

2. Możliwość poruszania się po zaprogramowanym przed wyrzeleniem kursie miały torpedy typu 53-39PM, które zostały przyjęte na uzbrojenie dopiero w 1949 r.

Chwila wytnienia – posiłek na pokładzie kutra, Jałta 1944 lub 1945. Fot. zbiory Siergiej Bałakin





Doskonały przykład ilustrujący nieetatowość montowanego na poszczególnych kutrach uzbrojenia strzeleckiego. Na fotografii widoczny okręt uzbrojony w wkm DSzK umieszczony na nadbudówce i dziobie oraz działko 20 mm Oerlikon na postumencie w części rufowej.

Fot. zbioru Siergiej Bałakin

Uzbrojenie strzeleckie okrętów serii VI – IX stanowił lotniczy karabin maszynowy typu DA (Diegtiariowa Awiacyjnyj) mocowany w obrotnicy typu lotniczego na dachu sterówki w jej tylnej części. Stanowisko to pozwalało na prowadzenie ognia okrężnego przy kącie podniesienia do 60°. Broń ta powstała w 1928 roku przez modyfikację karabinu maszynowego piechoty DP. Modyfikacja miała na celu zmniejszenie jego masy przez usunięcie tłumika płomieni i osłony lufy, przekonstruowanie przyrządu celowniczego z krzywkowego na przezierny z muszką i celownikiem kołowym oraz zmianę kolby na rękojeści. Karabin DA był bronią samoczynną, działającą dzięki odprowadzaniu części gazów prochowych przez otwór boczny w lufie, miał kaliber 7,62 mm, masę 10,1 kg i długość 1266 mm. Zasilany z magazynków o pojemności 63 lub 126 sztuk amunicji 7,62 x 54 osiągał szybkostrzelność teoretyczną 600 strzałów na minutę i praktyczną rzędu 80-150 strzałów na minutę, zapas amunicji wynosił 8 magazynków. Wystrzelony pocisk osiągał prędkość początkową około 840 m/s, zasięg poziomy wynosił do 1500 m. Mimo że jego przydatność i skuteczność jako jednej broni strzeleckiej na pokładzie okrętów z dzisiejszej perspektywy jest wątpli-

wa, to na początku lat trzydziestych, gdy nie do końca było jeszcze jasne jak szeroki zakres zadań będzie wypełniany i z jakim przeciwnikiem trzeba będzie się mierzyć, mógł zostać uznany za uzbrojenie wystarczające do samoobrony.

Pierwsze doświadczenia wojenne jednoznacznie obnażyły słabość takiej konfiguracji uzbrojenia strzeleckiego, w tym główne jego wady: niewielki zasięg, mała siła ognia i znikoma skuteczność przy zwalczaniu celów powietrznych. W związku z tym na okrętach X i XI serii jako główną broń lufową montowano wielkokalibrowy karabin maszynowy DSzK, a karabiny DA zastąpione zostały przez karabiny SzKAS.

Karabin DSzK (Diegtiariowa-Szpagina Krupnokalibriyjny) wywodził swój rodowód od wcześniejszych projektów W. Diegtiariowa – karabinów DK z 1930 roku i wcześniejszego DP, miał też identyczną z nimi zasadę działania. Niezbyt udana pierwotna konstrukcja adoptująca cały układ automatyki do zwiększonego kalibru została w 1938 roku dopracowana przez G. Szpagina. Wielkokalibrowy karabin DSzK miał kaliber 12,7 mm, masę 34 kg, długość 1626 mm (w tym lufa 1000 mm). Amunicja 12,7 x 107 podawana była z umieszczonej w bla-

szanym pojemniku taśmy elastycznej na 50 sztuk, szybkostrzelność teoretyczna wynosząca ponad 550 strzałów na minutę spadała do praktycznej równej 80-250 z powodu skomplikowanej i czasochłonnej wymiany ciężkich zasobników z taśmą amunicyjną. Pocisk osiągał prędkość początkową rzędu 600-850 m/s, na dystansie 500 metrów przebijał 15 mm płyty stalowej, a zasięg wynosił do 7000 m przy strzelaniu do celów nawodnych i naziemnych i do 3500 m przy strzelaniu ogniem przeciwlotnym. Zapas amunicji wynosił 1000 sztuk. Konstrukcja obrotnicy umożliwiała osiągnięcie kąta podniesienia do 80°.

Karabin maszynowy SzKAS (Szpitalnego-Komarickiego Awiacyjnyj Skorostrielnyj) powstał w latach 1930-1932 jako projektowana od początku dla zastosowania w samolotach alternatywa dla konstrukcji Diegtiariowa, pozbawiona wszelkich wad i ograniczeń, jakie posiadały karabiny lotnicze adaptowane z broni lądowej. Karabin SzKAS miał kaliber 7,62 mm, a jego masa wynosiła 10,5 kg. Zasilany był z taśmy amunicją 7,62 x 54, pocisk opuszczał lufę z prędkością 825 m/s, a teoretyczna szybkostrzelność wynosiła 1800 strzałów na minutę.

Zestaw złożony z wkm DSzK i km SzKAS także nie zapewniał wystar-

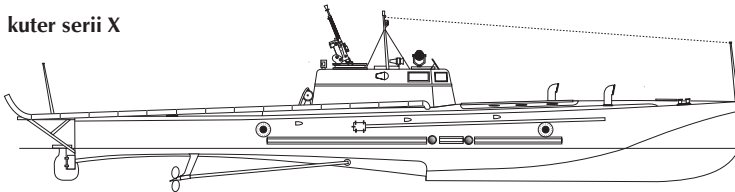
czającej siły ognia i na jednostkach pozostałych serii uzbrojenie strzeleckie składało się z dwóch wielkokalibrowych karabinów maszynowych DSzK.

Warianty z dwoma stanowiskami strzeleckimi miały uzbrojenie lufowe rozmieszczone na obrotowych podstawach pierścieniowych w ten sposób, że jedno z nich ulokowane było na tylnej części dachu nadbudówki (wyjątkiem były jednostki, które uzbrojono w wyrzutnie rakiet niekierowanych), a drugie na dziobie bezpośrednio na pokładzie lub na rufie okrętu, przy czym stanowisko rufowe umieszczano bezpośrednio za sterówką na platformie zakrywającej przednią część wyrzutni torped w zbudowanej z blachy lekkiej konstrukcji, na której osadzony był pierścień obrotowy. Wszystkie karabiny maszynowe mogły być demontowane z ich stanowisk strzeleckich i przechowywane w nadbudówce lub w forpiku, co ułatwiało ich konserwację i w znacznym stopniu zabezpieczało przed korozją powodowaną działaniem wody morskiej.

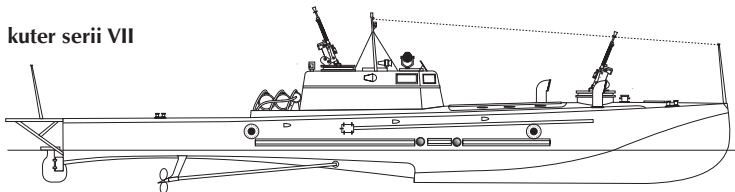
Na znacznej części okrętów (o ile nie na tych wszystkich, które nie zostały utracone) pierwszych serii podczas przeglądów lub prac remontowych w trakcie wojny wymieniano dotychczas zamontowane uzbrojenie strzeleckie i instalowano zestaw uzbrojenia złożony z dwóch DSzK. Często były również przypadki, gdy dotychczas używany karabin maszynowy pozostawał na okręcie i w razie potrzeby montowany był na prowizorycznych podstawach, dostawiania trzeciego wkm DSzK na trójnogu przed nadbudówką, a nawet zastępowania któregoś z nich przez działka kalibru 20 mm – wiele w tym zakresie zależało od inwencji dowódców i dostępności danego modelu broni. Uzbrojenie strzeleckie uzupełniane było przez broń osobistą marynarzy, którzy wyposażeni byli w pistolety, karabiny lub pistolety maszynowe.

W okresie wojny spora część okrętów mogła być kosztem tymczasowej rezygnacji z zabierania torped szybko przystosowywana do stawiania min lub zrzucania bomb głębinowych. Do takich zastosowań predestynowała je duża prędkość, która pozwalała na skryte wykonywanie nocnych misji polegających na stawianiu pól minowych lub atakowanie z zaskoczenia celów podwodnych. Miny różnych typów³, w różnych kombinacjach

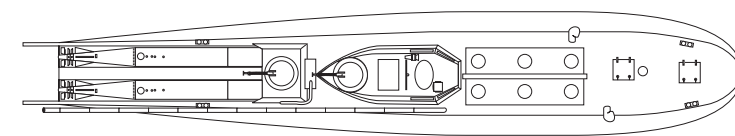
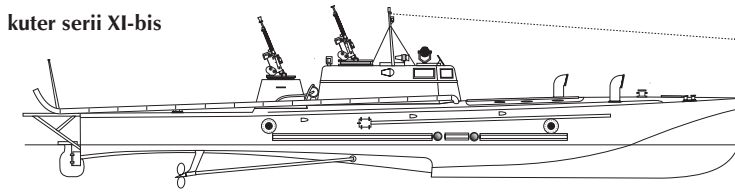
kuter serii X



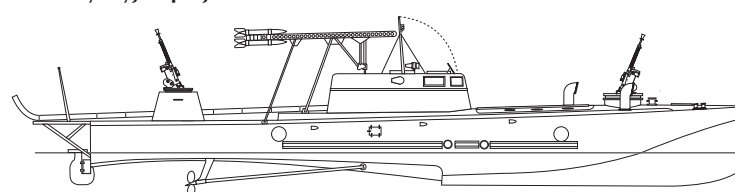
kuter serii VII



kuter serii XI-bis



kuter artyleryjski proj. 213



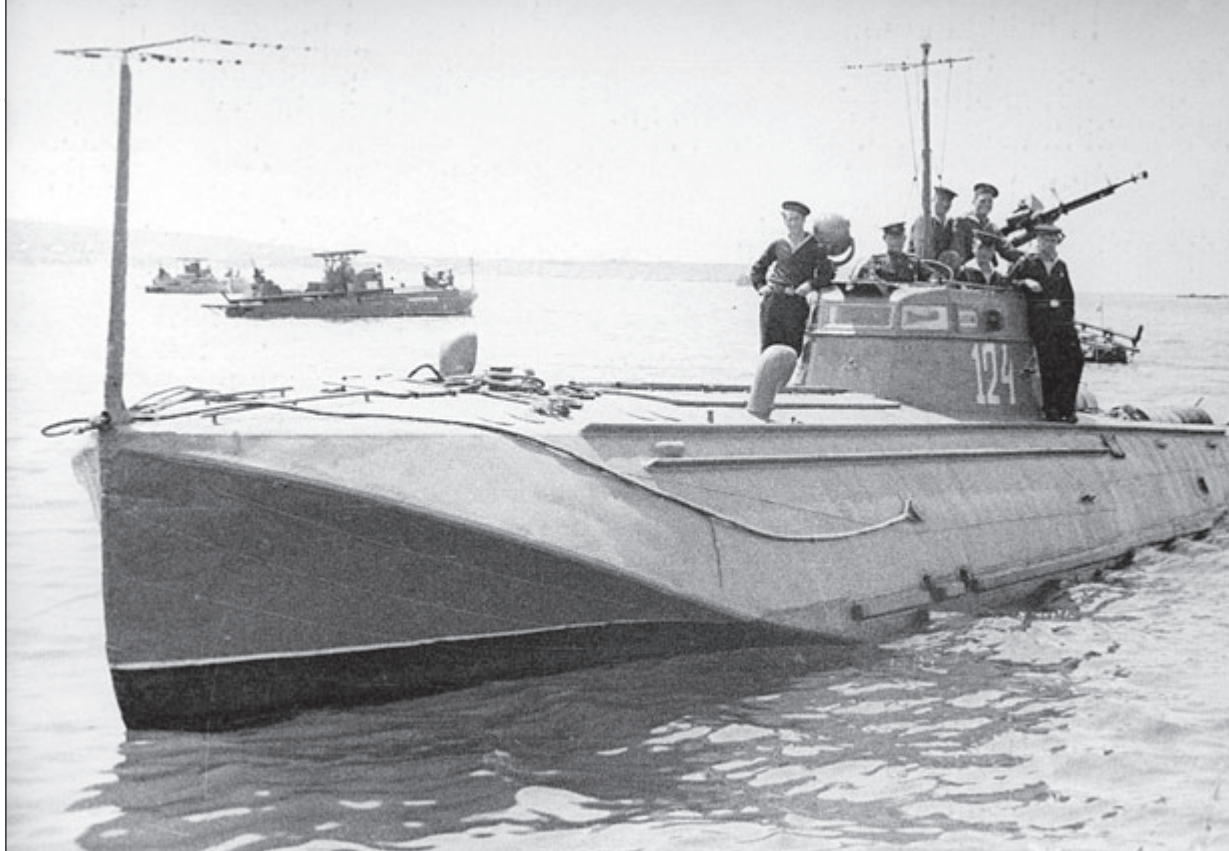
Rys. Michał Glock

i w ilości zależnej od ich masy i zajmowanego miejsca ustawiane były na rufie na prowizorycznie montowanej platformie lub na prowadnicach wyrzutni torped i zrzucane za burtę lub za rufę ręcznie przez członków załogi. Na podobnej zasadzie zabierano również na pokład bomby głębinowe, przy czym z uwagi na całkowity brak wyposażenia hydrolokacyjnego atak możliwy był albo na podstawie wskazań z innego okrętu, albo całkowicie na ślepo, przy zdaniu się wyłącznie na łut szczęścia. Po wykonaniu tych zadań platforma lub prowadnice mogły być szybko zdemontowane, a okręt ponownie można było uzbroić w torpedy.

Na 14 jednostkach oznaczonych jako projekt 213 powstałych już w czasie trwania II wojny światowej w stoczni Nr 639 zamiast wyrzutni torped montowana była na nadbudówce

mająca 24 prowadnice wyrzutni typu M-8-M dla niekierowanych pocisków rakietowych RS-82 (kaliber 82 mm, długość 440 mm, masa pocisku 13,3 kg, masa głowicy bojowej 5,4 kg, zasięg 5,5 km) z zapasem 48 rakiet, stosowanych głównie dla wsparcia ogniwego lądujących desantów lub dla akcji nękających przeciwnika na wybrzeżu, chociaż zdarzały się także przypadki użycia przeciwko jednostkom nawodnym. Tak uzbrojone okręty były klasyfikowane jako kutry artyleryjskie. Modyfikacja ta mimo ogromnego wzrostu siły ognia nie była zbyt udana. Wysoko położona masa załadowanej wyrzutni skutkowałą zmniejszeniem stateczności, co uniemożliwiało pływanie już przy stanie morza 3, celność

3. Przy wykorzystaniu kutrów typu G-5 stawiane były miny typów wz. 1926, wz. 1912, wz. 1908/39, JaM, AMD-1000 i inne oraz ochraniające pola minowych.



Nr 124 na Morzu Czarnym, na drugim planie kutry proj. 213 uzbrojone w wyrzutnie pocisków rakietowych.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin

była bardzo ograniczona z powodu niekorzystnego wpływu kołysania nawet na niewielkiej fali, a same pociski były dość zawodne w wypadku zawilgocenia paliwa rakietowego. Na niektórych okrętach wcześniejszych serii pociski RS-82 umieszczane były także na podwójnych lub poczwórnych prowadnicach montowanych na nadbudówce, na jej ścianach lub na prostych podestach na rufie i używane w celu obrony przeciwlotniczej. Uzbrojone w ten sposób okręty również nie miały większej szansy na skuteczne używanie tej broni. Wszystkie rodzaje wyrzutni miały możliwość zmiany kąta podniesienia, natomiast celowanie w płaszczyźnie poziomej odbywało się przez kierowanie całym okrętem. Pociski odpalane były przez dowódcę za pomocą impulsu elektrycznego powodującego zapłon silnika startowego rakiety.

Część okrętów różnych serii wyposażono w fumatory DA-T4. Ustawione bezpośrednio za nadbudówką urządzenia miały masę 540 kg, czas działania 6 minut i wytwarzały ponad 25 kg dymu na minutę. Znaczną ilość kutrów wyposażono także w mocowane na rufie stelaże, na których umieszczano świece dymne typu MDSz o masie 45 kg, czasie działania 10 minut i wydajności do 3 kg dymu na minutę.

Wyposażenie i załoga

Brak miejsca i przestrzeni pozwolił na wyposażenie okrętów jedynie

w podstawowy zestaw urządzeń zapewniających sprawne operowanie jednostki podczas rejsów i akcji bojowych.

Do prowadzenia nawigacji służyły znajdujące się w sterówce kompasy magnetyczne KI-6 i PM-3 i żyrokompas KGMK oraz zestaw map, chronometr i sekstans. W sterówce umieszczony został także ster, telegraf maszynowy, tachometr, dyferencjometr, termometr, log, główny i awaryjny przyrząd odpalania torped oraz manometry ciśnienia gazów pirotechnicznych i sprężonego powietrza. Na dachu sterówki centralnie przed lukiem dowódcy umocowany był przezierny celownik torpedowy KP-3 wspomagający wyliczenie kursu ataku zarówno w dzień, jak i w nocy. Sygnalista miał do dyspozycji kierowany ręcznie reflektor MSPT-Ł2,5 służący do sygnalizacji i oświetlania, chorągiewki i rakiety sygnałowe, a także napędzaną ręcznie syrenę lub elektryczny buczonek. Wyposażenie łącznościowe stanowiła radiostacja-radiotelefon Sztil-K o mocy do 20 W, zasięgu do 20 mil morskich, pracująca na falach od 75 do 300 metrów. Anteny stacji radiowej rozpinane były między posiadającymi kształt litery T znajdującym się na dziobie drzewcem a masztem ustawionym w zależności od serii i zamontowanego uzbrojenia strzeleckiego na nadbudówce lub tuż za nią. Komunikację między członkami załogi zapewniał czołgowy fonicz-

ny system łączności wewnętrznej dublowany przez rury głosowe.

Jeden z silników kutra mógł napędzać poprzez sprzęgło kompresor AK 60, który dostarczał sprężonego powietrza niezbędnego do uruchomienia silników i dla układu hamulców torped, zaś poprzez oba silniki mogły być napędzane pompy o wydajności po 30 ton na godzinę. Na wyposażeniu była także przenośna pompa ręczna o wydajności 2 ton na godzinę.

W pomieszczeniu dziobowym przechowywano niewielki nadmuchiwany gumowy ponton służący do celów roboczych i ratunkowych, zestaw cum i lin oraz narzędzia i podstawowe części zamienne. Wyposażenia kutra dopełniała kotwica o masie 35 kg na linie o długości 45 metrów, którą wyrzucano i wybierano ręcznie.

Ponieważ obły w części nadwodnej kadłub w praktyce uniemożliwiał przebywanie i poruszanie się po pokładzie podczas marszu okrętu nawet na spokojnym morzu, to na czas przewożenia desantu na pokładzie montowane były tymczasowe liny bezpieczeństwa, a żołnierze desantu zajmowali miejsce siedząc na prowizorycznych ławach z desek lub płyt metalowych z nogami w prowadnicach wyrzutni torpedowych – w ten sposób można było zabrać na pokład ponad dwudziestu uzbrojonych ludzi.

Etatowa załoga kutrów w okresie pokoju liczyła sześć osób. Okrętem dowodził jedyny na pokładzie oficer,

do którego obowiązków należało także sterowanie, prowadzenie nawigacji i obserwacji oraz wszelkie czynności związane z prowadzeniem ataku torpedowego, w tym zajęcie odpowiedniej pozycji, wypracowanie danych do strzelania i odpalanie torped. W przypadku akcji zespołowej koordynował również działania grupy jednostek lub wykonywał polecenia dowódcy zespołu. Zastępcą dowódcy był podoficer, który prócz wspomagania dowódcy w jego zadaniach zajmował się także sygnalizacją i obsługą karabinu maszynowego na dachu sterówki. Odpowiadał również za stan uzbrojenia znajdującego się na pokładzie i awaryjnie odpalanie torped w przypadku usterki układu elektrycznego. W pomieszczeniu pod nadbudówką miał swoje stanowisko radiooperator, zajmujący się wyłącznie zapewnieniem łączności. Trójka pozostałych członków załogi stanowiła obsadę maszynowni, nadzorując i regulując pracę silników i mechanizmów pomocniczych.

Praktyka szybko zweryfikowała ten stan rzeczy i na okrętach mimo braku przestrzeni stopniowo przybywało zaokrętowanych marynarzy. Po wzmocnieniu uzbrojenia strzeleckiego w skład załogi wszedł dodatkowy strzelec, sygnalista-obszator przejął część obowiązków dowódcy i jego zastępcy, w sterówce znalazło się miejsce dla sternika. Według opracowań rosyjskich dzięki starannemu procesowi szkolenia i odpowiedniej rekrutacji marynarzy duża część funkcji mogła być sprawowana wymiennie, a do samego prowadzenia okrętu wystarczyły w zasadzie dwie osoby: sternik i motorzysta. Cała załoga w jednakowym stopniu odpowiadała za obsługę techniczną, konserwację i bieżące utrzymanie okrętu w bazie, a także za obronę przeciwwataryjną i usuwanie uszkodzeń odniesionych w trakcie walki.

Warunki pracy załogi pozostawały sporo do życzenia – nie mogło być inaczej na tak małej i wypełnionej mechanizmami jednostce. Największym problemem była komunikacja pomiędzy członkami załogi, gdyż hałas i wibracja pracujących silników w połączeniu z pędem powietrza i uderzeniami fal podczas marszu z pełną szybkością zagłuszały komendy i meldunki. Rozwiązaniem tego utrudnienia były hełmofony typu czołgowego podłączane do systemu

łączności wewnętrznej wykorzystywane przez dowódcę dla zapewnienia komunikacji zwłaszcza z obsadą maszynową i radiooperatorem. Kolejnym obciążeniem dla załogi był niemal zupełny brak pomieszczeń załogowych, w tym sanitariatów, kuchni i mesy. Składane koje ułożone w forpiku nie dawały się wykorzystywać do odpoczynku podczas marszu, kwestie wyżywienia rozwiązywano dzięki racjom żywnościowym zabieranym z lądu, a potrzeby fizjologiczne załatwiane były zależnie od „pomysłowości” marynarza. Kolejnymi utrudnieniami była stale utrzymująca się wilgoć, niedostateczne ogrzewanie i niewydajna wentylacja. W pewnym stopniu wszystkie te niedogodności łagodzone były przez

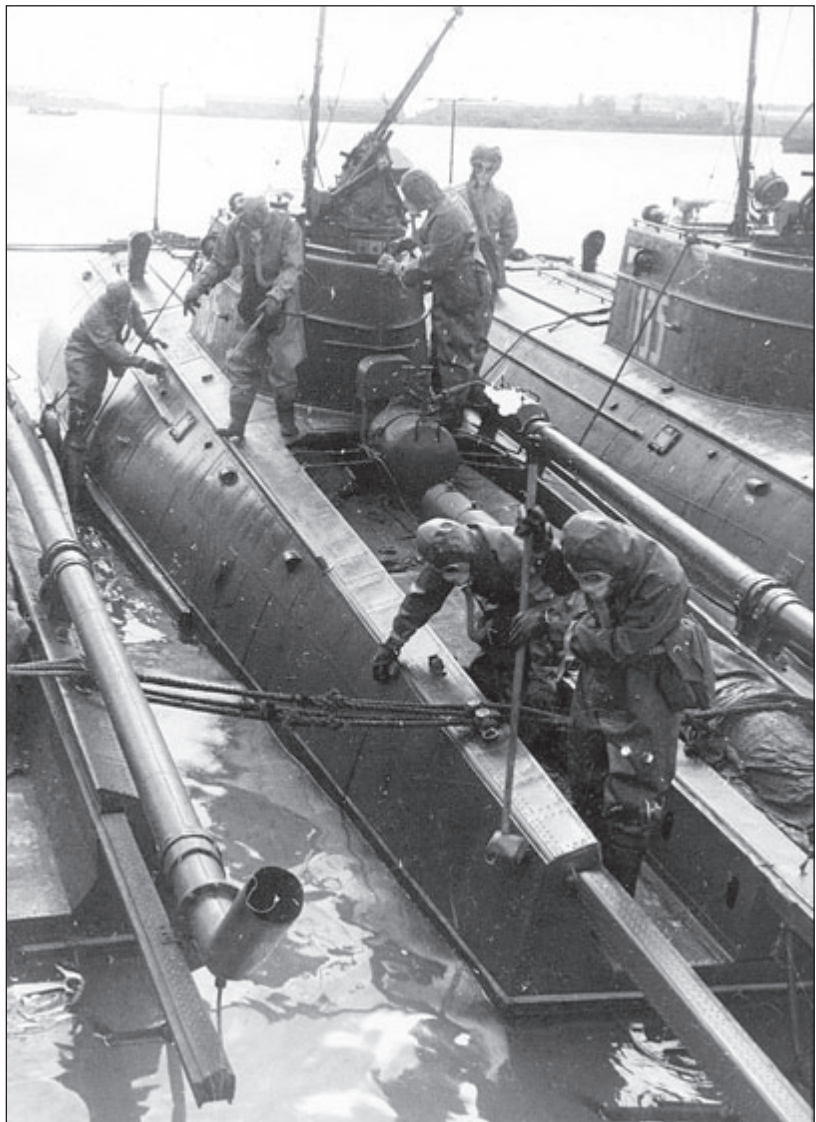
z reguły niezbyt długi czas pozostawania w morzu podczas rejsów, co warunkowane było niewielkim zasięgiem nawet podczas marszu z prędkością ekonomiczną. Podczas postojów załogi odpoczywały głównie na lądzie, bazy zapewniały także kompleksowe zabezpieczenie logistyczne i kwatermistrzowskie. Mimo to służba na kutrach była bardzo wyczerpująca i wymagała dużej odporności oraz wytrzymałości⁴.

(ciąg dalszy nastąpi)

4. O zagrożeniach dla członków załogi związanych z pływaniem na niewielkich, szybkich okrętach pisze bardzo ciekawie R. Rochowicz w artykule *Bałtyckie minitorpedowce NRD*, „MSiO” 3/2004, s. 25.

Dezaktywacja okrętu podczas ćwiczeń po wojnie. Widoczne szczegóły konstrukcji i montażu rur wydechowych, którymi zastępowano pierwotne wyprowadzenie wydechu silników na burtach z powodu niepewnego działania zaworów ciśnieniowych.

Fot. zbiory Siergiej Bałakin





AMERYKAŃSKIE NISZCZYCIELE TYPU „FARRAGUT”

część I

Geneza

Po zakończeniu I wojny światowej, amerykańska marynarka wojenna posiadała ogromną ilość niszczycieli zbudowanych przed i w trakcie wojny. Po przystąpieniu USA do wojny w 1917 roku niszczyciele budowano wręcz systemem taśmowym, bowiem zapotrzebowanie na okręty tej klasy w wojnie morskiej na Atlantyku było ogromne. Kiedy jednak działania wojenne zostały zakończone i nie było już konieczności eskortowania konwojów atlantyckich, okręty te w olbrzymiej ilości stały się niemal z dnia na dzień zbędne. Nic też dziwnego, że w następnych latach nikt na łonie starszyny oficerów U.S. Navy poważnie nie myślał o tym, by rozpoczynać kosztowne prace projektowe i zamawiać nowe niszczyciele. Tym bardziej, że gospodarkę amerykańską zaczynał powoli dotyczyć powojenny kryzys.

Podczas gdy inne mocarstwa morskie już w pierwszej połowie lat dwudziestych XX wieku zaczynały poszukiwania nowych rozwiązań dla uzbrojenia, napędu i technologii budowy okrętów swoich lekkich sił na-

wodnych, U.S. Navy pozostawała niejako w stanie uśpienia. Nieliczne głosy nawołujące do podjęcia wstępnych chociażby prac projektowych były skutecznie tłumione żelaznymi argumentami: brakiem funduszy oraz ilością ponad 250 niszczycieli zbudowanych tak niedawno, że większość z nich liczyła sobie zaledwie kilka lat służby!

Niszczyciele typów *Wickes* czy *Clemson*, potocznie zwane „czterofajkowcami” z racji charakterystycznych, czterokominowych sylwetek, a bardziej oficjalnie „gładkopokładowcami” (*Flush-Deck*) już w kilka lat po wojnie stały się okrętami przestarzałymi. Z początkiem lat dwudziestych XX wieku wszystkie mocarstwa morskie poza U.S. Navy z mniejszym lub większym natężeniem prowadziły studia projektowe a co najważniejsze – także budowały różne jednostki nawodnych sił lekkich. Pierwsza wojna światowa sprawiła, że zaczęto doceniać rolę sił lekkich w działaniach morskich, dlatego też perspektywy rozwoju klas okrętów torpedowych wydawały się jak najbardziej obiecujące. Japonia postawiła na okręty

o silnym uzbrojeniu i konsekwentnie realizowała kolejne swoje projekty. Początkowo dość mocno opierając się na wzorcach niemieckich, z czasem konstruktorzy japońscy stworzyli swój własny kierunek rozwoju, którego efektem stał się rewelacyjne (na owe czasy) niszczyciel *Fubuki* zbudowany w 1927 roku. Wielka Brytania stawiała na uniwersalne niszczyciele, dość silnie uzbrojone, jednak o średniej prędkości i dość niewielkim zasięgu. Włochom potrzebne były silne i szybkie niszczyciele, przy czym o zasięg także niespecjalnie się martwiono, bowiem okręty włoskie miały operować w zamkniętym basenie Morza Śródziemnego. Francuzi postawili przede wszystkim na silne uzbrojenie artyleryjskie oraz prędkość, w imię czego nie zgodzili się na podpisanie Traktatu Londyńskiego ograniczającego zarówno tonaż jak i uzbrojenie dla nowych niszczycieli.

Zmieniające się wciąż warunki potencjalnej wojny morskiej a także różne koncepcje jej prowadzenia, jakie rodziły się w głowie sztabowców poszczególnych flot doprowadzały do sporego zróżnicowania projektów.

Odrodziła się także koncepcja lidera floty niszczycieli i choć zarówno Wielka Brytania jak i Japonia ostatecznie porzuciła koncepcję budowy specjalnych okrętów przeznaczonych do tej roli, to pomysł ten niespodziewanie zainteresował strategów U.S. Navy. Royal Navy posiadała sporą ilość lekkich krążowników, które z powodzeniem mogły pełnić rolę liderów. Japonia także uznała takie rozwiązanie za sensowne, stąd brak w jej flocie zainteresowania projektowaniem i budową liderów, jeśli nie liczyć eksperymentalnej jednostki *Yubari*. Z czasem okazało się, że stare lekkie krążowniki brytyjskie dysponują zbyt małą prędkością, by współdziałać z coraz szybszymi niszczycielami, dlatego też Royal Navy poszła w pewnym sensie na kompromis budując dla każdej serii ośmiu kolejnych niszczycieli jednego dodatkowego lidera, który tylko nieznacznie różnił się od seryjnej jednostki (posiadał o jedno działo więcej, nieco bardziej rozbudowaną nadbudówkę rufową i odrobinę większą wyporność).

Ponieważ w USA nie budowano żadnych lekkich krążowników od wielu lat, a istniejące okręty budowane jeszcze przed I wojną stawały się z początkiem lat dwudziestych kompletnie przestarzałe, przeto obraz sił lekkich U.S. Navy zdawał się wyglądać dość niepokojąco. Stało się to podłożem do zainteresowania własnymi liderami floty dla niszczycieli a ten fakt z kolei niejako samoistnie dał bodziec do tego, by rozpocząć wstępne studia projektowe także i dla klasycznych niszczycieli. Motywację spotęgowało wprowadzenie przez Japończyków do służby niszczyciela *Fubuki*, który okazał się okrętem zupełnie nowej generacji. Jego budowę rozpoczęto już w 1926 roku, a do służby przekazano po dwóch latach. Przy wyporności standard 1870 ton i długości 118 metrów posiadał silne uzbrojenie w postaci 6 dział 127 mm oraz 9 wyrzutni torped nowej generacji nie stosowanego dotąd kalibru 610 mm. Jak na tak dużą jednostkę rozwijał także dużą prędkość, bo aż 37 węzłów.

Fubuki nie był liderem, choć przy imponujących rozmiarach i uzbrojeniu mógł za takowego uchodzić. Był jednak na tyle nowatorskim okrętem w swej klasie, iż pozostałe floty świata zaczęły bardzo uważnie analizować jego walory bojowe i szczegóły konstrukcji.

Pierwsze studia projektowe nad nowymi niszczycielami dla U.S. Navy rozpoczęto jeszcze przed wprowadzeniem *Fubuki* do służby, w 1927 roku. Były to jednak wyłącznie akademickie rozważania, bowiem Kongres USA nie przyznawał aż do 1930 roku żadnych pieniędzy na konstrukcję nowych niszczycieli dla U.S. Navy. Przedmiotem owych studiów stało się głównie zagadnienie związane z napędem nowoczesnych okrętów, bowiem skonstruowano właśnie nowy rodzaj kotła parowego wodnorurkowego, charakteryzującego się dużo większym ciśnieniem pary od kotłów dotychczas stosowanych na niszczycielach. Teoretyczne rozważania pozwalały na przyjęcie założenia, iż nowe okręty, na których zostaną zabudowane takie właśnie kotły, będą zdolne do osiągnięcia o wiele większych prędkości przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa. Nie trzeba być znawcą by zdawać sobie sprawę, że mogło to mieć wielki wpływ na powiększenie także zasięgu nowych okrętów, co w obliczu potencjalnych działań na bezkresnych wodach Pacyfiku stanowiło dla U.S. Navy nie lada ponętne wyzwanie.

Przy możliwej redukcji wielkości zbiorników paliwa na nowych niszczycielach, można było zaoszczędzić na wyporności a tym samym na kosztach nowych okrętów. Na takiej właśnie podstawie pojawiło się w U.S. Navy przekonanie, że niszczyciel nowej generacji powinien mieć wyporność nie większą niż 1600 ton, długość nie większą jak 100 metrów a uzbrojenie powinno składać się z czterech dział 127 mm. Istotną zmianą było właśnie uzbrojenie. Uznano, iż działa 102 mm stosowane na „czterofajkowcach” nie dają odpowiedniej siły ognia, dlatego też zdecydowano o zastosowaniu dział większego kalibru. Wybrano kaliber 127 mm, przy czym planowano zastosować nowego typu działa umożliwiające prowadzenie ognia przeciwlotniczego. Działo miało mieć wysoki kąt podniesienia i długość lufy nie więcej jak 25 kalibrów (działa morskie 127 mm miały długość 50 kalibrów).

Pod koniec 1927 roku Rada Główna (General Board) wyraziła zainteresowanie dla wstępnych projektów przygotowanych przez Biuro Konstrukcji i Remontów (Bureau of Construction and Repair) i już oficjalnie zleciła prowadzenie dalszych prac projektowych. Zasadnicze postulaty Rady Główny zakładały opracowanie

projektów z uwzględnieniem lepszych własności morskich nowych okrętów (niż okręty typów „Flush-Deck”), ujednolicenie i zrównoważenie uzbrojenia artyleryjskiego i torpedowego oraz instalacja centralnego systemu kierowania ogniem dla artylerii głównej niszczycieli.

Rada Główna kładła także nacisk na to, by projekty nowych niszczycieli uwzględniały takie rozwiązania techniczne, by w przyszłości możliwa była ich seryjna budowa, co w okresie wciąż pogłębiającego się kryzysu gospodarczego USA miało niebagatelne znaczenie. Nikłe bowiem były szanse na uzyskanie funduszy dla nowych, skomplikowanych i kosztownych okrętów wojennych.

Gdy w 1930 roku Kongres USA przyznał wreszcie fundusze dla sfinansowania budowy nowych niszczycieli dla U.S. Navy, dyskusje nad nowymi projektami nie były jeszcze całkowicie zakończone. Ilość wizji i koncepcji (na które niebagatelny wpływ miały konstrukcje zagraniczne, w tym w głównej mierze uważane powszechnie za bardzo optymalne konstrukcje Royal Navy) była doprawdy imponująca. Niebagatelny wpływ na kształt kolejnych projektów miał także Traktat Londyński podpisany w kwietniu 1930 roku, na mocy którego ustalono limit wyporności dla nowych niszczycieli na 1850 ton standard.

Od tego momentu Biuro Konstrukcji i Remontów rozwijało już tylko trzy zasadnicze projekty. Pierwszym był projekt lidera o wyporności 1850 ton – późniejszy typ *Porter*, drugim projekt średniej wielkości niszczyciela o wyporności 1500 ton (późniejszy typ *Mahan*) oraz trzeci projekt, małego niszczyciela ofensywnego o wyporności 1375 ton – późniejsze niszczyciele typu *Farragut*. Dla wszystkich okrętów założono nowy rodzaj kadłuba z podwyższonym pokładem dziobowym – na wzór konstrukcji brytyjskich, francuskich i nowych okrętów japońskich – co przy zwiększonej wysokości wolnej burty wydatnie wpłynęło później na dzielność morską nowych okrętów. Uzbrojenie okrętów miało składać się z 4-6 dział pięciocalowych (127 mm) usytuowanych w osi symetrii okrętu. Dla wariantu średniej wielkości niszczyciela przewidywano także zestaw dwóch potrójnych wyrzutni torped także ustawionych w osi symetrii okrętu. Co ciekawe, dla najmniejszego niszczyciela przewidywano instalację



Piękna, burtowa fotografia niszczyciela *MacDonough* wykonana w czerwcu 1935 roku tuż po opuszczeniu stoczni Boston Navy Yard.

Fot. zbiory Grzegorz Nowak

cję aż czterech trzyrurowych wyrzutni torped zainstalowanych na śródokręciu.

Spora grupa oficerów U.S. Navy preferowała dwa z wymienionych typów niszczycieli. Duży, obronny okręt z ciężkim uzbrojeniem artyleryjskim mogący z powodzeniem spełniać zadania przewodnika floty i niszczycieli (lider), oraz mały, ale szybki – „ofensywny” – niszczyciel, którego głównym orężem miała stać się nie artyleria, ale duża ilość wyrzutni torpedowych. Poddane pod dyskusję charakterystyki określone przez General Board w grudniu 1930 roku wyłoniły projekt niszczyciela uzbrojonego w 12 wyrzutni torped kal. 533 mm i w cztery – do sześciu dział pięciocalowych ustawionych w osi symetrii okrętu. Niszczyciel miałby, w miarę możliwości, rozwijać maksymalną prędkość około 35 węzłów i posiadać zasięg do 6500 Mm przy ekonomicznej prędkości 12 węzłów.

Dyskusje w łonie Rady Głównej koncentrowały się zasadniczo na pewnych taktycznych i technicznych zagadnieniach, które w ostatnich latach wpływały na rozwój flot na całym świecie. W okresie pokoju (jeśli nie liczyć lokalnych konfliktów czy incydentów morskich) szanse do przeprowadzenia większych akcji floty były bardzo niske, dlatego też studia nad projektem nowoczesnego niszczyciela były poważnie utrudnione. Problemem na przykład stało się podjęcie decyzji, czy bardziej celowe jest silne

uzbrojenie niszczyciela w artylerię, czy też w jak największą ilość wyrzutni torpedowych, kosztem ograniczenia ilości dział artylerii głównej. Pojawienie się w latach dwudziestych na morskiej arenie lotniskowców, których samoloty pokładowe zapewniały szybsze przemieszczanie i użycie groźnej broni, jaką wciąż stanowiły torpedy, zdawało się poważnie ograniczać rolę niszczyciela, jako okrętu przeznaczonego głównie do wykonywania ataków torpedowych na okręty wroga.

Nie mniej jednak, obserwując ogólne tendencje rozwoju tej klasy okrętów wojennych na świecie, Amerykanie byli przekonani o słuszności swojej koncepcji dla nowych niszczycieli. Aby dorównywał okrętom zagranicznym, ich niszczyciel powinien być wyposażony w co najmniej pięć (najlepiej sześć) dział artylerii głównej kal. 127 mm. Działa te, jak również ich najbardziej optymalne rozmieszczenie stało się przedmiotem wnikliwych analiz, co wraz z koncepcją uzbrojenia torpedowego w potrójnie lub nawet poczwórnie sprzężone aparaty torpedowe zaowocowało szeregiem różnych projektów poddanych końcowej selekcji. Pojawiła się nawet idea zastąpienia (w przypadku wybuchu wojny) jednego z pięciu zainstalowanych dział pięciocalowych kolejną, potrójną lub poczwórną wyrzutnią torped.

Nowością była także koncepcja zastosowania centralnego systemu kierowania ogniem na nowych niszczy-

ciach. Skonstruowano specjalnie dla nowych okrętów dalecełownika, modelu Mk 33, wyposażonego w automatyczny kalkulator pozwalający na zintegrowany ostrzał celów morskich, jak i prowadzenia ognia przeciwlotniczego do celów poruszających się z prędkością nawet 500 km/h.

Ostateczny projekt przedstawiony do zatwierdzenia Sekretarzowi Marynarki miał być uzbrojony w 4 działa 127 mm i 9 wyrzutni torped w trzech potrójnych zestawach. Sekretarz Marynarki przeforsował jednak na posiedzeniu Rady 24 kwietnia 1931 roku wariant okrętu uzbrojonego w 5 dział 127 mm i 8 wyrzutni torped w dwóch poczwórnych zestawach. Piąte, sporne działo miało być w chwili wybuchu wojny demontowane i zastępowane trzecim, czterorurowym zestawem wyrzutni torpedowej, co zwiększałoby ilość wyrzutni torped do 12.

Po tym posiedzeniu projekty zaczęły się wreszcie materializować. Nieco wcześniej, bo w dniu 28 lutego 1931 roku Kongres wyasygnował fundusze na budowę pięciu nowych jednostek według zatwierdzonego w kwietniu projektu w ramach roku budżetowego 1932. W lipcu 1931 roku podpisane zostały kontrakty na budowę prototypowego niszczyciela nazwanego *Farragut* (DD-348) oraz czterech jednostek bliźniaczych. We wrześniu 1932 roku podpisano kontrakty na trzy kolejne okręty typu *Farragut*, mające stanowić część programu rozbudowy floty na rok 1933.

| Daty budowy | | | | | |
|-------------------|-----------|---------------------------|------------|------------|------------|
| Nazwa | Sygnatura | Stocznia | Stępka | Wod. | W służbie |
| <i>Farragut</i> | DD-348 | Bethlehem Steel, Quincy | 20.09.1932 | 15.03.1934 | 18.06.1934 |
| <i>Dewey</i> | DD-349 | Bath Iron Works, Bath Me. | 16.12.1932 | 28.07.1934 | 04.10.1934 |
| <i>Hull</i> | DD-350 | New York Navy Yard | 07.03.1933 | 31.01.1934 | 11.01.1935 |
| <i>MacDonough</i> | DD-351 | Boston Navy Yard | 15.05.1933 | 22.08.1934 | 15.03.1935 |
| <i>Worden</i> | DD-252 | Puget Sound Navy Yard | 29.12.1932 | 27.10.1934 | 15.01.1935 |
| <i>Dale</i> | DD-353 | New York Navy Yard | 10.02.1934 | 23.01.1935 | 17.06.1935 |
| <i>Monaghan</i> | DD-354 | Boston Navy Yard | 21.11.1933 | 09.01.1935 | 19.04.1935 |
| <i>Aylwin</i> | DD-355 | Philadelphia Navy Yard | 23.09.1933 | 10.07.1934 | 01.03.1935 |

Opracowanie kompletnej i szczegółowej dokumentacji okrętów typu *Farragut* powierzono stoczni Bethlehem w Quincy, należącej do koncernu Bethlehem Steel. Budowę okrętów miały prowadzić dwie stocznie prywatne: Bethlehem – DD-348; Bath Iron Works – DD-349; oraz cztery stocznie państwowe: New York Shipbuilding Co. – DD-350 i DD-353; Boston Navy Yard – DD-351 i DD-354; Puget Sound Navy Yard – DD-352 oraz Philadelphia Navy Yard – DD-355.

Charakterystyka

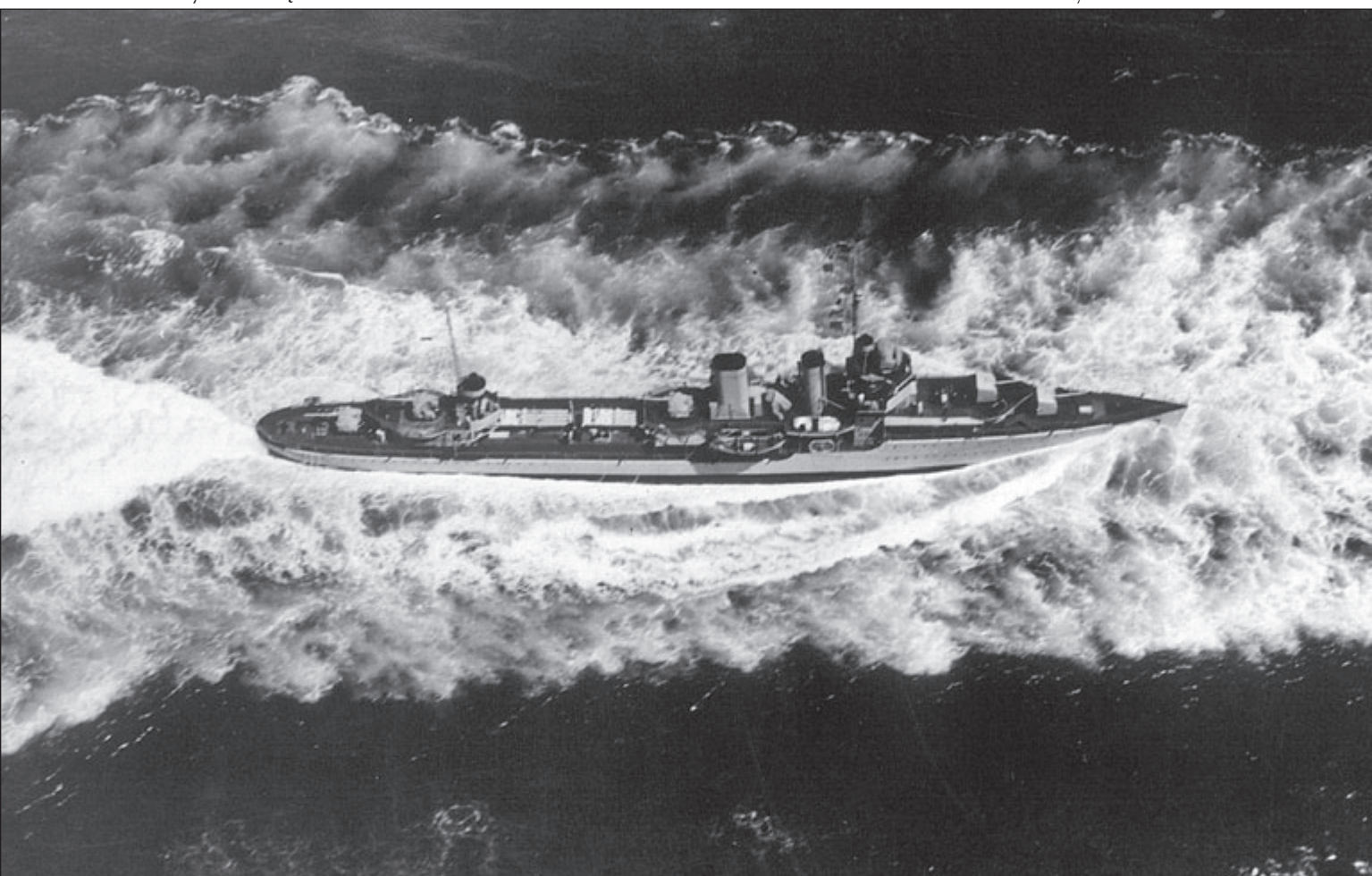
Okręty typu *Farragut* były pierwszymi niszczycielami amerykańskimi zbudowanymi po długiej przerwie od czasu zakończenia pierwszej woj-

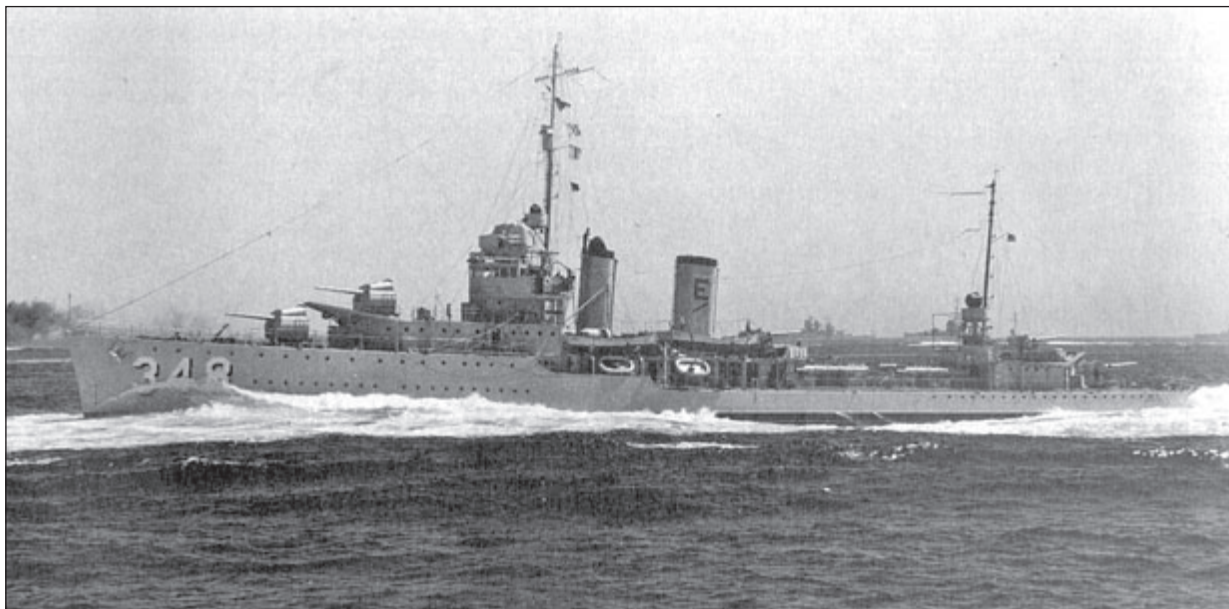
ny światowej. Na ich konstrukcję miał duży wpływ rozwój tej klasy okrętów w innych flotach świata, szczególnie niszczycieli Royal Navy. Nie są to więc okręty, które stanowiłyby jakąś naturalną konsekwencję linii rozwojowej wcześniejszych projektów, stanowią wręcz definitywne zerwanie z wypracowanym wcześniej rozwiązaniami technicznymi, których kulminacją były niszczyciele typu „Flush-Deck”.

Najbardziej istotną a zarazem najbardziej widoczną innowacją był zupełnie innej konstrukcji kadłub nowych niszczycieli. Jak już wspomniano, zrezygnowano z zastosowania gładkopokładowego kadłuba o niewysokiej wolnej burcie, bowiem

nie zapewniał on dostatecznej dzielności morskiej. Gdy bowiem zdano sobie sprawę z tego, że przewidywana większa moc maszyn zapewni większą prędkość nowym niszczycielom uznano, iż gładkopokładowy kadłub nie zda egzaminu. Zarówno niszczyciele francuskie, rozwijające duże prędkości, jak i niszczyciele brytyjskie a także nowy japoński *Fubuki* miały w jednej trzeciej swojej długości podwyższony kadłub o wysokość jednego pokładu w części dziobowej. Wysoki dziób i wysoka wolna burta zdecydowanie poprawiała własności morskie niszczyciela. Kształt dziobnicy jednak był – w odróżnieniu od okrętów francuskich, japońskich a szczególnie brytyjskich – wyjątkowo „ostry”. Wąski

***Farragut* na fotografii lotniczej z 1936 roku. Widoczny wyraźnie nowatorski w U.S. Navy układ uzbrojenia umieszczonego w całości w osi symetrii okrętu.**
 Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Farragut w pełnym ekspresji ujęciu wykonanym w trakcie manewrów w 1940 roku.

Fot. „Ships of the World”

dziób w rzucie z góry miał zmniejszać wszelkie opory i ułatwiać osiąganie dużych prędkości. W praktyce okazało się, że owe ostre dzioby niszczycieli typu *Farragut* miały tendencję do „wcinania” się w fale, co skutkowało solidnym zalewaniem pokładu dziobowego i utrudniało znacznie prowadzenie ognia z dziobowego działu pięciocalowego. Następne niszczyciele zaprojektowano już z szerszą dziobnicą.

Na kształt kadłuba miał także wpływ przewidywany układ usytuowania uzbrojenia nowych niszczycieli. Ponieważ zakładano zainstalowanie wszystkich pięciu dział 127 mm, a także i wszystkich wyrzutni torpedowych w osi symetrii okrętu, przeto należało tak skonstruować nadbudówki, by wszystkie armaty znajdowały się w tzw. superpozycji. Dziobowe działa 127 mm usytuowano jedno nad drugim, przy czym z uwagi na oszczędności tonażowe stanowiska dział były osłonięte tylko częściowo dość cienkimi osłonami przeciw odłamkowymi. Rufowe działa, także ustawione jedno nad drugim nie posiadały w ogóle żadnych osłon dla obsługi! Podobnie jak piąte działło zainstalowane na niewielkiej nadbudówce tuż za drugim kominem. Jakby przewidując kłopoty z zalewaniem falami pokładu dziobowego, konstruktorzy zainstalowali pierwszą, dziobową armatę pięciocalową na odrębnej, znajdującej się nieco wyżej pokładu głównego platformie. Dzięki temu obsługa miała nieco więcej swobody i nie była narażona bezpośrednio na zalewanie falą.

Zasadniczo w chwili konstruowania nie przewidziano dla nowych niszczycieli uzbrojenia przeciwko okrętom podwodnym, jednak w przyszłości zakładano możliwość jego zainstalowania. Dlatego też kształt rufy w rzucie z góry bardzo różnił się od rufy starych „czterofajkowców”. Rufa była o wiele szersza i zdecydowanie bardziej okrągła a dzięki temu w przyszłości zapewniała swobodną instalację dwóch zrzutni bomb głębinowych.

Kadłub otrzymał w części dziobowej dwa rzędy iluminatorów burtowych, w części rufowej jeden rząd, niemal dokładnie na wzór okrętów brytyjskich typów „A-I”. W późniejszych latach, w okresie trwania II wojny światowej większość owych iluminatorów zaspawano.

Nowatorskim rozwiązaniem było zastosowanie wzdłużnych wiązań wręg, co wydatnie wzmacniało sztywność i wytrzymałość kadłuba. Ze względu na oszczędności tonażowe zastosowano także na szeroką skalę spawanie poszycia kadłuba w miejsce stosowanego na „czterofajkowcach” nitowania.

Nadbudówki nowych niszczycieli były w dużej mierze także wzorowane na konstrukcjach brytyjskich i francuskich. O ile Japończycy starali się ograniczać wymiary dziobowej nadbudówki na swoich kolejnych niszczycielach po typie *Fubuki*, a przede wszystkim jej wysokość z uwagi na spore problemy ze statecznością, o tyle Amerykanie dość solidnie rozbudowali zarówno nadbudówkę dziobową jak i samą sterówkę, która znajdowała się stosunkowo wysoko, co miało za-

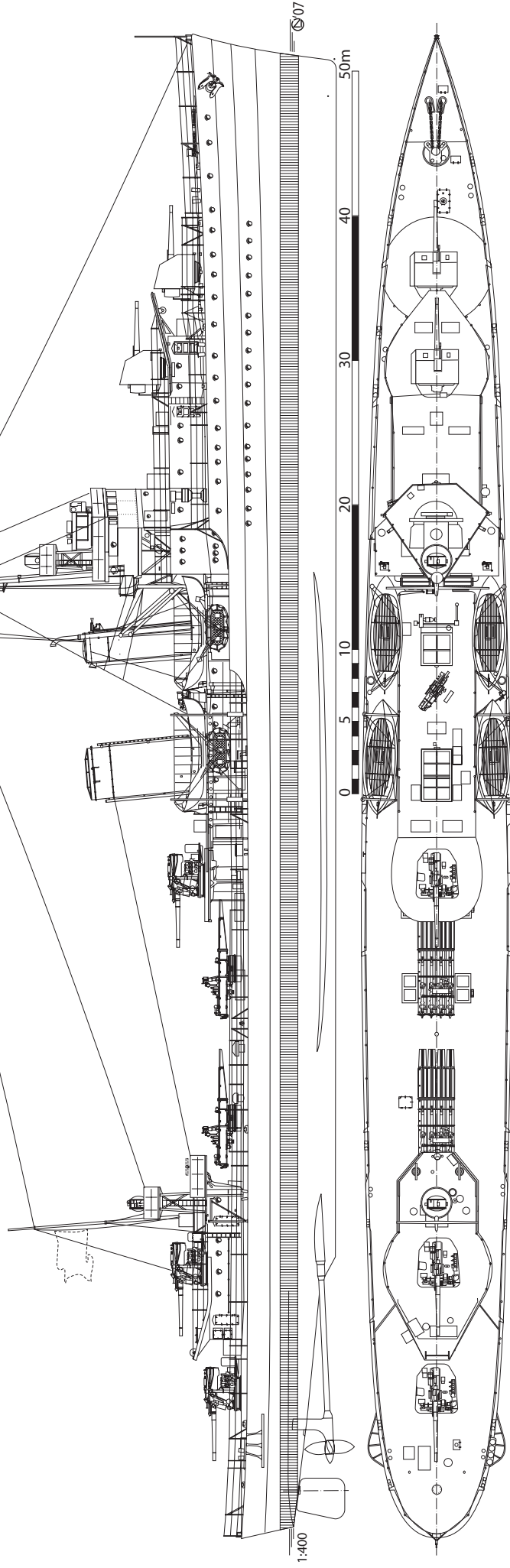
pewnić dowódcy okrętu dobre miejsce obserwacyjne. Sterówka miała aż dwie kondygnacje! Wysoka nadbudówka stanowiła też solidną podstawę dla nowego dalecełownika Mk-33 i jego obsługi. Niestety, tak wysoko ułożone masy zemściły się na stateczności poprzecznej niszczycieli. Był to – jak pokazała niedaleka przyszłość – największy problem wszystkich niszczycieli amerykańskich budowanych w latach trzydziestych. Dopiero podczas projektowania niszczycieli typu *Fletcher* rozmiary nadbudówek zredukowano, a dzięki temu, iż powrócono do koncepcji gładkopokładowego kadłuba, znacznie obniżono sterówkę.

Niewielka rufowa nadbudówka stanowiła właściwie jedynie podstawę dla działu pięciocalowego oraz masztu rufowego. Warto dodać, że z początkiem II wojny światowej rufowe maszty zniknęły ze wszystkich niszczycieli typu *Farragut* a zyskane w ten sposób miejsce wykorzystywano do instalacji lekkiej artylerii przeciwlotniczej.

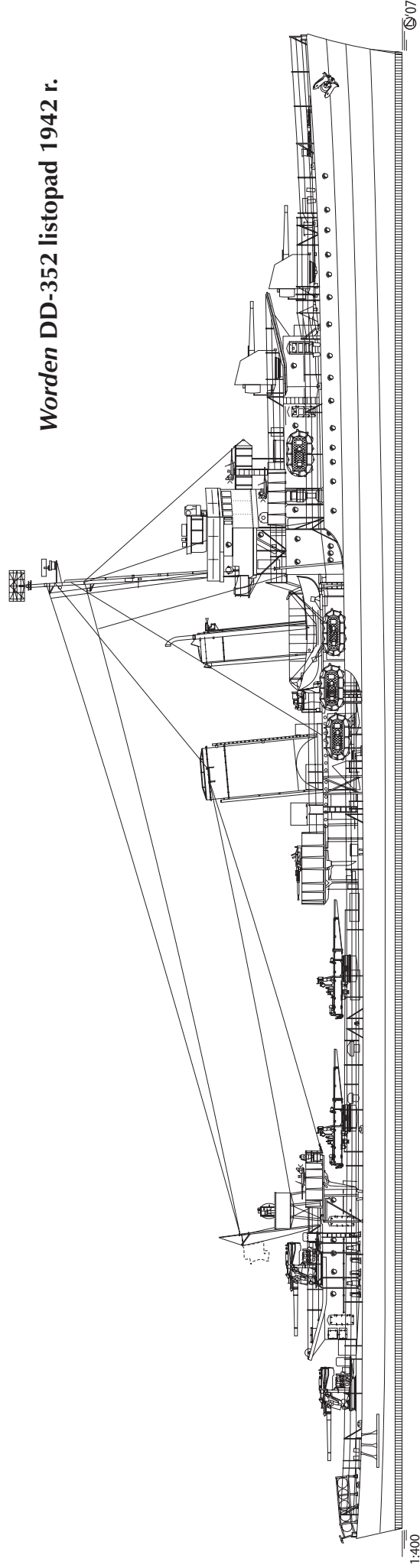
Charakterystyczną cechą zapożyczoną ewidentnie z niszczycieli Royal Navy było zaopatrzenie zarówno nadbudówki dziobowej jak i rufowej w ukośne falochrony. Na okrętach późniejszych typów zrezygnowano z tego rozwiązania. Nie mniej jednak wymienione wyżej cechy, jak również charakterystyczne dwa kominy – wskazywały jednoznacznie ich „brytyjski” rodowód.

System napędowy niszczycieli typu *Farragut* zaprojektowano w taki sposób, iż pomieszczenia kotłowni, w któ-

Farragut DD-348 1935 r.



Worden DD-352 listopad 1942 r.



rych zgrupowano cztery kotły Yarrow produkowane przez stocznię Bethlehem Stell Co. znajdowały się w środkowej części kadłuba, dokładnie pod kominami, natomiast pomieszczenia maszynowni zgrupowano razem i umieszczono bliżej rufy za kotłowniami. Warto wspomnieć, że na japońskich okrętach stosowano system naprzemienny, co w praktyce okazało się lepszym rozwiązaniem z uwagi na potencjalne, wojenne uszkodzenia.

Zastosowane kotły wytwarzały parę o temperaturze 342 stopni i ciśnieniu 28 atmosfer. Zapewniało to napęd dwóm zespołom turbin umieszczonym równolegle w przedziale maszynowni. Turbiny napędzały śruby za pośrednictwem wałów z zastosowaniem jednostopniowych przekładni dla każdej z turbin. Moc maszyn okazała się wyższa od zakładanej pierwotnie, nie mniej jednak podczas prób nie udało się osiągnąć zaplanowanych w kontrakcie 42 800 KM – a jedynie 40 353 KM. Nie mniej jednak zapewniało to osiągnięcie przez niszczyciel na próbach maksymalnej prędkości 36,6 węzłów (przy wyporności 1613 ton). Ciekawostką jest fakt, iż jeden z okrętów typu *Farragut* (*Worden*) podczas prób prędkości na mili pomiarowej przy nieco mniejszej wyporności 1580 ton) osiągnął rewelacyjną prędkość 40,38 w. Jak pokazała przyszłość, szczególnie ta wojenna, kiedy okręty w pełni wyposażone i uzbrojone charakteryzowały się o wiele większą wypornością, prędkości maksymalne sięgały zaledwie 32 węzłów w praktyce.

Zasięg okrętów na próbach wynosił (według obliczeń z prób morskich) 8968 Mm przy prędkości ekonomicznej 12 węzłów. Wydawało się to wynikiem zadowalającym, tym bardziej, że planowany zasięg miał wynosić 6500 Mm przy 12 węzłach. W czasie wojny jednak zasięg ten znacznie spadł do 5980 Mm przy 12 węzłach i 3710 przy prędkości 20 węzłów, jednak przy pełnej wyporności 2150 ton. Zbiorniki paliwa rozmieszczono tuż przed dziobową kotłownią i na wysokości drugiej wyrzutni torped. Były one w stanie pomieścić 600 ton paliwa płynnego.

Okręty posiadały jeden ster. Pełna średnica cyrkulacji niszczyciela wylczona została na 850 jardów (777 m) przy prędkości 35,5 węzła.

Energię elektryczną dostarczały systemom okrętowym cztery turbogeneratory. Dwa z nich posiadały moc po

132 kW prądu przemiennego i dwa o mocy po 45 kW prądu stałego. Turbogeneratory napędzane były turbinami, okręty bowiem nie posiadały generatorów Diesla.

Uzbrojenie niszczycieli typu *Farragut*, jak już wspomniano w tekście, składało się z pięciu dział pięciocalowych. Początkowe projekty przewidywały zastosowanie dział kal. 127 mm o długości lufy 25 kalibrów, jednak ostatecznie zdecydowano się na instalację dział w wersji Mk 24, z lufami o długości 38 kalibrów. Było to najnowsze działo tego typu w U.S. Navy, stąd decyzja o jego zastosowaniu na „Farragutach”.

Maksymalny zasięg tego działu wynosił ok. 16 000 metrów (przy strzelaniach do celów nawodnych) oraz ok. 9750 metrów w czasie strzelań do celów powietrznych. Całe stanowisko działu wraz z podstawą, jednak bez osłony (zastosowanych na działach dziobowych) ważyło 1,4 tony. Warto dodać, że pociski podawano do dziań już nie ręcznie, ale przy pomocy mechanicznych podajników, co było kolejną nowością. Zapas pocisków zaplanowano na 1500 pocisków (po 300 na każde z dział) – 250 w komorach amunicyjnych i 50 w podręcznych parkach amunicyjnych. Była to ilość, która miała wystarczyć, jednak były to kalkulacje czysto pokojowe. W realiach wojny na Pacyfiku ilość pocisków okazała się o wiele niewystarczająca. Za zadowalającą ilość uważano wówczas około 600 pocisków na każde działo.

Właśnie do kierowania artylerią główną nowych niszczycieli specjalnie zaprojektowano nowe stanowisko dalocelownika typu Mk 33. Stosowany był on także na kolejnym typie niszczycieli typu *Mahan*. Był to na owe czasy bardzo nowoczesny system, który z biegiem lat udoskonalany zaowocował wprowadzeniem do użycia niezawodnego dalocelownika typu Mk 37, stosowanego masowo dla artylerii pięciocalowej zarówno na niszczycielach, jak i na krążownikach a nawet nowych, szybkich pancernikach U.S. Navy.

Uzbrojenia przeciwlotnicze początkowo nie zainstalowano w ogóle i okręty typu *Farragut* wchodziły do służby bez artylerii plot. Niebawem jednak na każdym z okrętów zainstalowano po cztery karabiny maszynowe 12,7 mm Browninga. Dwa z nich usytuowano tuż za drugim działem

na nadbudówce dziobowej, dwa pozostałe na nadbudówce rufowej, za działem nr 4. Dopiero po wybuchu wojny w Europie artylerię plot zaczęto wzmacniać działkami Oerlikon 20 mm.

Całość uzbrojenia dopełniały dwa poczwórne zestawy wyrzutni torpedowych. Zgodnie z projektem umiejscowiono je w osi symetrii okrętu, na niewysokich podstawach na pokładzie śródokręcia, między nadbudówką rufową a podstawą działu nr 3. Wyrzutnie nie były czymś nowym, nowością było jedynie zastosowanie poczwórnej podstawy (na niszczycielach „flush-deck” stosowano potrójne wyrzutnie). Każda z nich mogła wystrzeliwać klasyczne amerykańskie torpedy, będące wówczas na wyposażeniu U.S. Navy, kal. 533 mm, o długości 7,3 m, wyposażone w głowice bojowe o wadze 360 kg. Torpedy te osiągały dystans 5,5 km przy prędkości 45 węzłów a 9,1 km przy nieco mniejszej prędkości 27 w.

Niszczyciel *Farragut* wchodząc do służby nie miał żadnego uzbrojenia przeciw okrętom podwodnym. Zrzutnie bomb głębinowych zamontowano na nim dopiero w 1936 roku. Poza *Dewey*, który także nie miał żadnego uzbrojenia pop., pozostałe sześć okrętów wchodziło do służby już z rzutniami zamocowanymi na rufie. Choć *Farragut* nie miał uzbrojenia pop, to jednak od początku zabudowano na nim sonar typu QC.

Żałoga nowych okrętów miała składać się w czasie pokoju z 10 oficerów oraz 150 podoficerów i marynarzy. Przy dużo większym kadłubie niszczycieli typu *Farragut* warunki bytowe dla owej 160 osobowej załogi były wręcz komfortowe w porównaniu z ciasnotą pomieszczeń starych „czterofajkowców”. Nie mniej jednak w czasie wojny, kiedy liczebność załogi systematycznie wzrastała z uwagi na przybywające nowe uzbrojenie i wyposażenie, ilość pomieszczeń okazywała się dalece nie wystarczająca. Pod koniec 1944 roku załoga niszczyciela typu *Farragut* składała się z 20-22 oficerów i 230-248 marynarzy.

Modernizacje okrętów

Okręty typu *Farragut* zaprojektowano kładąc wielki nacisk na oszczędności tonażowe. „Ciężo” zbędną masę wszędzie, gdzie się dało. W efekcie tego zbudowano niewielkie, ale dobrze uzbrojone i wystarczająco szyb-

kie niszczyciele, które znakomicie się sprawdzały w manewrach floty w okresie pokoju, czyli w pierwszych latach swojej służby. Kiedy jednak wybuchła wojna z Japonią na Pacyfiku (a trzeba pamiętać, iż wszystkie osiem okrętów typu *Farragut* znajdowało się od początku swojej służby w składzie Floty Pacyfiku), gwałtownie zmieniające się warunki ówczesnego morskiego pola walki brutalnie zdeklasowały tak słabo uzbrojone głównie w broń przeciwlotniczą i przeciw podwodną niewielkie, choć wciąż dość nowe przecież niszczyciele.

Kompletny brak rezerw tonażowych na „Farragutach” sprawiał, że wszelkie modernizacje, czy też dozbrajanie okrętów musiało odbywać się jedynie na zasadzie wymiany. Z tego też powodu niszczyciele postrzegano jako swoiste „czarne owce” w składzie dywizjonów. W 1940 roku padła nawet drastyczna propozycja kompletnej przebudowy wszystkich tych okrętów na szybkie stawiacze min, jednak wymagałoby to zdemontowania części uzbrojenia a przede wszystkim wyrzutni torpedowych, by mogły one zabierać planowane 85 min. Po wstępnych obliczeniach cały pomysł uznano za nieopłacalny – co z perspektywy czasu i zasług poszczególnych okrętów w wojnie na Pacyfiku należy uznać za szczęśliwe rozwiązanie.

W pierwszych miesiącach wojny na Pacyfiku największym problemem na niszczycielach *Farragut* okazało się nikle uzbrojenie przeciwlotnicze. Cztery karabiny maszynowe 12,7 mm były uzbrojeniem wręcz symbolicznym. U.S. Navy już od 1936 roku poszukiwała bardziej efektywnej broni przeciwlotniczej większego kalibru, bowiem w praktyce, gdy do służby w lotnictwie wchodziło coraz więcej metalowych samolotów, Browningi 12,7 mm okazywały się mało przydatne. Jednak w U.S. Navy testy nowej, skutecznej broni w postaci znanych później działek szwedzkiej firmy Bofors 40 mm dopiero prowadzono. Pierwsze działka Boforsa zaczęto w USA produkować dopiero w połowie 1940 roku na licencji Boforsa. Do czasu jednak wyprodukowania ich dostatecznej ilości na okręty U.S. Navy zaczęły trafiać poczwórne zestawy działek kal. 28 mm (także konstrukcja Boforsa). W praktyce okazały się bronią mało skuteczną przeciwko japońskim samolotom.

Podobnie rzecz się miała z lepszymi działkami plot. Licencyjna produkcja szwajcarskich działek Oerlikon kal. 20 mm ruszyła dopiero wiosną 1941 roku.

Pierwsze nowe działka plot zaczęto instalować na niszczycielach typu *Farragut* dopiero na początku 1942

roku korzystając z krótkich pobytów zapracowanych okrętów w stoczni w Pearl Harbor, gdzie poddawano je okresowym przeglądóm i naprawóm drobnych uszkodzeń. Zgodnie z przedwojennym planem rozpoczęto od zdemontowania na wszystkich po kolei okrętach trzeciego, znajdującego się za drugim kominem działka pięciocalowego. Jednak wbrew temu, co planowano, nie instalowano tam trzeciej wyrzutni torped, a zabudowywano platformy dla broni przeciwlotniczej. Wokół komina i na miejscu działka nr 3 zainstalowano w 1942 roku na wszystkich okrętach po cztery jednolufowe działka Oerlikon 20 mm. Zdemontowano kaemy Browninga a na nadbudówce dziobowej i rufowej ustawiono kolejne cztery działka Oerlikona plot 20 mm. Na nadbudówce dziobowej dobudowano specjalne sponsony po obu burtach, a dla rufowych stanowisk wygospodarowano miejsce na krawędzi dachu nadbudówki. Wszystkie stanowiska działek Oerlikona otrzymały okrągłe (przy nadb. dziobowej kanciaste) osłony dla obsługi.

W 1942 roku na niszczycielach *Dewey* i *Worden* zainstalowano w miejscu Oerlikonów za kominem dwa podwójne stanowiska działek Boforsa 40 mm. W 1943 roku takie same zestawy w tym samym miejscu otrzymały po-

Zmodernizowany niszczyciel *Aylwin* na fotografii z 3 stycznia 1943 roku po opuszczeniu Mare Island Navy Yard. Na maszcie dziobowym widoczny radar typu SG.

Fot. zbioru Arthur D. Baker III



Amerykańskie niszczyciele typu „Farragut”

zostałe niszczyciele. Dodano jednego Oerlikona na niewielkim pomoście zainstalowanym tuż przed mostkiem na nadbudówce dziobowej. W latach 1943-44 ogólna liczba dział plot na wszystkich niszczycielach typu *Farragut* wynosiła: 4 działka plot 40 mm oraz 5 działek pojedynczych Oerlikon 20 mm.

Aby zrównoważyć masy zdemontowano zabudowę rufowej nadbudówki, wymieniono stanowisko reflektora na lżejszą, kratownicową konstrukcję a z czasem w ogóle je usunięto (wyjątkiem był *Monaghan*, który zachował owe stanowisko do końca służby).

Kadłub został pozbawiony dolnych rzędów bulajów, pozostawiono tylko pewną ilość górnego rzędu w części dziobowej okrętów. Konstrukcję dziobowej części podwodnej kadłuba wzmocniono dodatkowym poszyciem, które miało zmniejszyć uszkodzenia w przypadku konieczności taranowania okrętów podwodnych.

W połowie 1942 roku, obok zainstalowanych wcześniej dwóch zrzutni bomb głębinowych (po 14 bomb na zrzutnię) zainstalowano na każdym okręcie po cztery miotacze bomb głębinowych typu „K-gun” Mk 6.

Co ciekawe nie zmieniono właściwie do końca wojny konstrukcji sterówki. Tylko na trzech okrętach zaspawano pod koniec 1944 roku obszerne

| Dane taktyczno-techniczne | |
|---------------------------|---|
| Wyporność | 1365 ton (std); 2335 maks. |
| Długość | 104,1 m |
| Szerokość | 10,5 m |
| Zanurzenie | 5 m |
| Moc maszyn | 42 800 KM (proj.); 40 353 (na próbach) |
| Prędkość maks. | 36,5 w. (32,7 1944r.) |
| Zasięg: | 5980 Mm/12 w.; 3710 Mm/20 w.; 2500 Mm/25,3 w |
| Zapas paliwa | 600 ton |
| Załoga | 10 oficerów i 150 marynarzy |
| Uzbrojenie (1935) | 5 dział 127 mm L/38 4 kaemy Browning al. 12,7 mm 8 w. torp. kal. 533 mm 2 zrzutnie bomb głębinowych |
| Uzbrojenie (1942) | 4 działa 127 mm L/38 8 działek plot 20 mm Oerlikon 4 w. torp. kal. 533 mm 2 zrzutnie bomb głębinowych 4 miotacze bomb typu „K-gun” |
| Uzbrojenie (1944) | 4 działa 127 mm L/38 4 działka plot 40 mm Bofors 5 działek plot 20 mm Oerlikon 4 w. torp. kal. 533 mm 2 zrzutnie bomb głębinowych 4 miotacze bomb typu „K-gun” |

przeszkłone okna mostka zastępując je kilkoma okrągłymi bulajami (*Hull*, *Dewey* i *MacDonough*).

Do końca 1943 roku na wszystkich okrętach typu *Farragut* zainstalowano radary typu SC, następnie SC-2 służą-

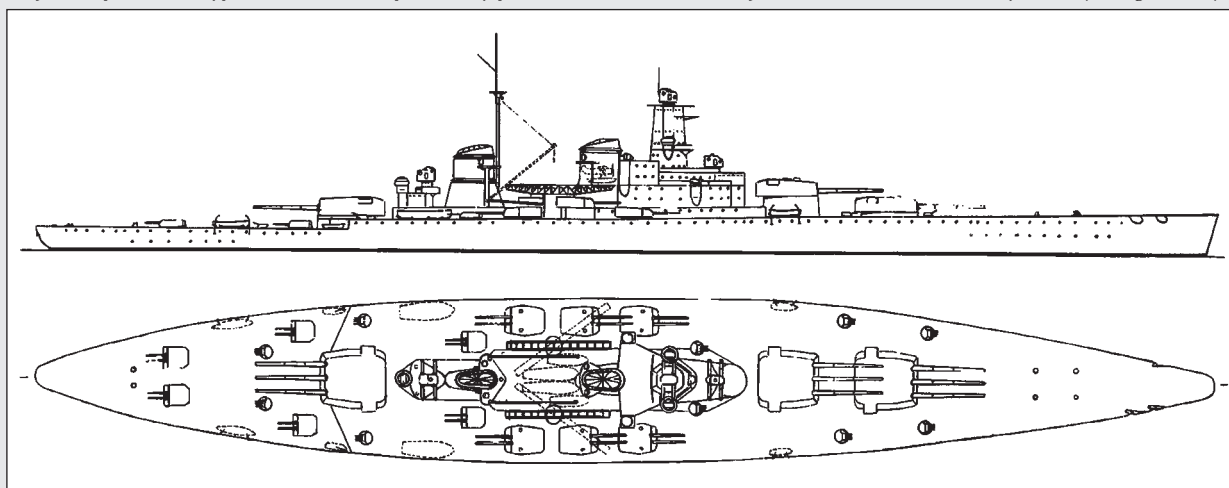
ce do kontroli przestrzeni powietrznej wokół okrętu oraz radar typu SG – radar służący do poszukiwania nawodnego.

(ciąg dalszy nastąpi)

Niszczyciel *Monaghan* po opuszczeniu Puget Sound Navy Yard w dniu 20 września 1944 roku.

Fot. zbiory Arthur D. Baker III





Pancerniki Stalina

Marek Supłat

Część IV – Pancerniki typu B (projekty 21, 25, 64)

W podsumowaniu prac nad „dużym artyleryjskim okrętem” pod koniec 1935 r., zespół z Akademii Wojsnomorskiej pod kierunkiem A. P. Szerszowa, zwrócił uwagę na konieczność budowy dwóch typów pancerników. Pancerniki typu A miały być budowane dla otwartych akwenów (Flota Pacyfiku i Północna), natomiast pancerniki typu B miały być budowane dla zamkniętych akwenów Morza Bałtyckiego i Czarnego.

Te ostatnie miały być przeznaczone do zwalczania krążowników ciężkich i niemieckich pancerników kieszonkowych. W związku z tym byłyby to mniejsze i słabiej opancerzone okręty, które miały działać w pobliżu własnych baz. Jednak wiele elementów miało być wspólnych dla obu typów pancerników. Pozwalało to znacznie zmniejszyć koszty i ułatwić projektowanie oraz budowę.

Pod koniec 1935 r. w NIWK, oraz biurach konstrukcyjnych CKBS-1 i KB-4 Stoczni Bałtyckiej rozpoczęto prace studialne nad nowymi pancernikami. Co ciekawe w trakcie tych prac CKBS-1 zaproponował kilka

mniejszych wariantów pancernika typu B (23 000-30 000 ton wyporności). Wszystkie miały być ponadto uzbrojone w działa 305 mm, które uznano za wystarczające dla walki z krążownikami ciężkimi (działa 203 mm) i niemieckimi pancernikami kieszonkowymi (działa 280 mm).

Po zapoznaniu się z wynikami prac studialnych Oddział Budowy Okrętów Zarządu Sił Morskich ogło-

sił 21.II.1936 założenia taktyczno-techniczne dla planowanych pancerników typu A/projekt 23 dla Floty Pacyfiku i typu B/projekt 21 dla Floty Bałtyckiej (tabela 1). Oba typy miały wyśrubowane parametry co do szybkości i niezatapialności (przy ośmiu zalanych przedziałach). Wspólnego typu miała być także artyleria średnia i przeciwlotnicza.

Po ogłoszeniu założeń taktyczno-

Tabela 1 – założenia taktyczno-techniczne pancerników typu A (proj. 23) i typu B (proj. 21) z 1936 r.

| | A (projekt 23) | B (projekt 21) | |
|---------------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| | | pierwotne | po zmianie |
| Wyporność standardowa (t) | 55 000 | 35 000 | 35 000 |
| Uzbrojenie (mm): | | | |
| art. główna | 9 x 460 | 9 x 406 | 9 x 406 |
| art. średnia uniwersalna | 32 x 130 | 32 x 130 | 16 x 130 |
| art. przeciwlotnicza | 24 x 37, 24 x 12,7 | 24 x 37, 24 x 12,7 | 16 x 37 |
| Opancerzenie (mm): | | | |
| główny pas burtowy | 450 | 350 | 380 |
| górny pas burtowy | 200 | 200 | . |
| pokłady (sumaryczna) | 200 | 200 | 200 |
| Szybkość (węzłów) | 36,0 | 36,0 | 30,0 |
| Zasięg (mil morskich) | 15 000 – 15 | 5000 – 25 | 6000-8000/ ? |

Tabela 2 – pancernik typu B (projekt 21) z biura KB-4 (1936 r.)

| | Projekt | |
|---|---|--|
| | przedwstępny | wstępny |
| Wyporność (t): standardowa pełna | 35 000 | 35 000 41 000 |
| Wymiary (m): długość szerokość zanurzenie | ? ? ? | 249,00 31,80 8,90 |
| Uzbrojenie (mm): art. główna art. średnia art. średnia uniwersalna art. przeciwlotnicza art. przeciwlotnicza | 3 x III 360 – 6 x II 130 – 16 x 37, 24 x 12,7 | 3 x III 406 4 x III 152 – 6 x II 100 36 x 37 |
| Wyposażenie lotnicze: katapulty wodosamoloty | ? ? | 2 4 |
| Opancerzenie (mm): główny pas burtowy pokłady (sumaryczna) wieże art. głównej stanowisko dowodzenia | 360 200 ? ? | 350 195 406 400 |
| Moc napędu (KM) | ? | 171 000 |
| Szybkość (węzłów) | 32,0 | 30,0 |
| Zasięg (mil morskich) | 8000 | 6000 – 14 |
| Załoga | ? | 1280 |

technicznych Oddział Budowy Okrętów zlecił NIWK, KB-4 i CKBS-1 opracowanie projektów przedwstępnych według tych założeń. W trakcie prac nad projektami przedwstępnymi, Zarząd Sił Morskich w związku z niemożliwością osiągnięcia wyśrubowanej szybkości, obniżył ją do 30 węzłów. Zmieniono także wymagania co grubości pancerza burtowego, do 380 mm maksymalnie. Do-

konano również zmian w artylerii średniej zmniejszając początkowo ilość dział uniwersalnych 130 mm, a później postanowiono je wymienić na taki sam układ jak na *typie A*, czyli artyleria średnia 152 mm i ciężka artyleria przeciwlotnicza 100 mm.

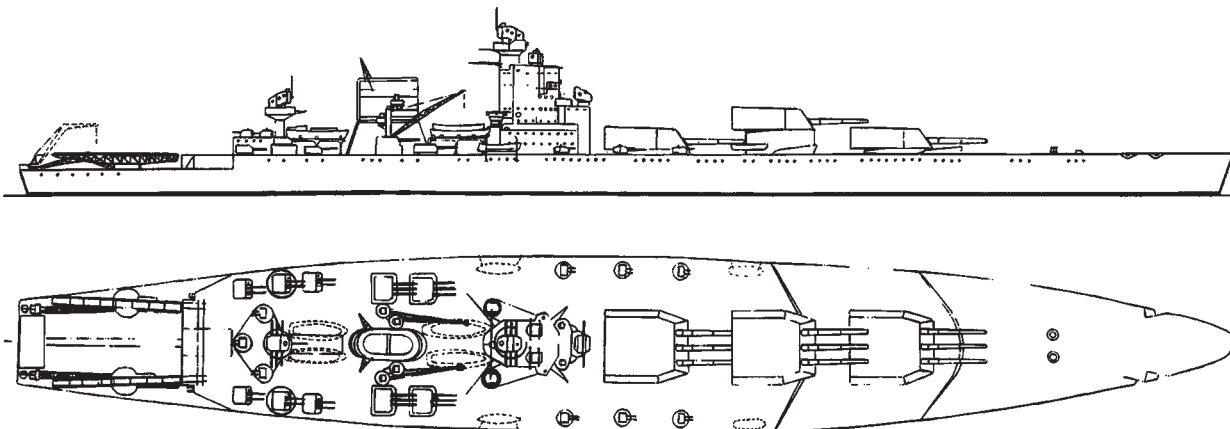
We wszystkich tych biurach prowadzono jednocześnie prace nad oboma typami pancerników, z tym że w NIWK prowadzono ściśle tajne

prace nad „superpancernikiem” (warianty z działami kalibru 400, 500 i 530 mm). Biuro KB-4 Stoczni Bałtyckiej zakończyło prace nad swoim projektem 15.V.1936 (tabela 2), natomiast CKBS-1 dopiero w czerwcu przedstawiło dwa warianty pancernika *typu B*.

W pracach nad projektem 21 brał udział ten sam zespół co nad projektem 23 – S. F. Stiepanow, L. S. Grauerman i B. G. Czilikin. Ograniczenie wyporności do 35 000 ton nie pozwalało na opracowanie pełnowartościowego okrętu. Wyglądem przypominał brytyjskie pancerniki *typu Nelson*. Na dziobie zgrupowano całą artylerię główną. Za nią znajdowały się przedziały maszynowe, a dalej ku rufie trzy kotłownie. Spaliny miały być odprowadzane do jednego dużego komina na rufie. System obrony przeciwtorpedowej włoskiego *typu Pugliese*. Na rufie miały znajdować się katapulty, a wodosamoloty miały być przechowywane w hangarze. Główny pas pancerza burtowego miał mieć grubość 350 mm. Górny pokład pancerny o grubości 40 mm, środkowy 25 mm i dolny 130 mm. Pancerz wież artylerii głównej – 406 mm (czoło) i 250 mm (dach). Dwa stanowiska dowodzenia – dziobowe (400 mm) i rufowe (150 mm).

W CKBS-1 nad projektem 21 pracował zespół kierowany przez W. L. Brzezinskiego, W. A. Nikitina oraz A. I. Masłowa. Również jeden z dwóch wariantów przedstawionego przez nich projektu wyglądem przypominał brytyjski *typ Nelson*. Przedstawiciele floty nie zgadzali się jednak na takie rozmieszczenie wież artylerii głównej.

Projekt 21 pancernika *typu B* opracowany w maju 1936 roku przez biuro konstrukcyjne KB-4 Stoczni Bałtyckiej



Rys. Siegfried Breyer

Ponieważ w tym samym czasie rozpoczęły się dwustronne rozmowy z Wielką Brytanią na temat zbrojeń morskich, Biuro Polityczne WKP(b) i Komitet Obrony podjęły decyzję o odstąpieniu od budowy pancernika projekt 21 oraz ograniczenia wyporności pancernika *typu A* do 35 000 ton i kalibru dział 406 mm. Natomiast nowe pancerniki *typu B* miały mieć wyporność do 26 000 ton i artylerię główną złożoną z dział kalibru 305 mm.

Dla uzyskania jak najlepszego projektu komisarze Orłow i Muklewicz zlecili opracowanie biurom konstrukcyjnym KB-4 i CKBS-1 projektów przedwstępnych pancerników *typu A* i *typu B*. W listopadzie po porównaniu projektów, za lepszy uznano projekt biura CKBS-1 i jemu zlecono dalsze prace nad pancernikiem projekt 25, bo takie oznaczenie użył projekt *typ B*. Natomiast biuro KB-4 miało pracować nad projektem 23 czyli pancernikiem *typu A*.

Biuro CKBS-1 przystępując do pracy na projektem wstępnym, wykorzystało prace Akademii Wojsnomorskiej z 1935 r. Największym problem dla zespołu konstruktorów była jak zwykle wysoka szybkość (36 węzłów), która miał być taka sama jak u krążowników najcięższych.

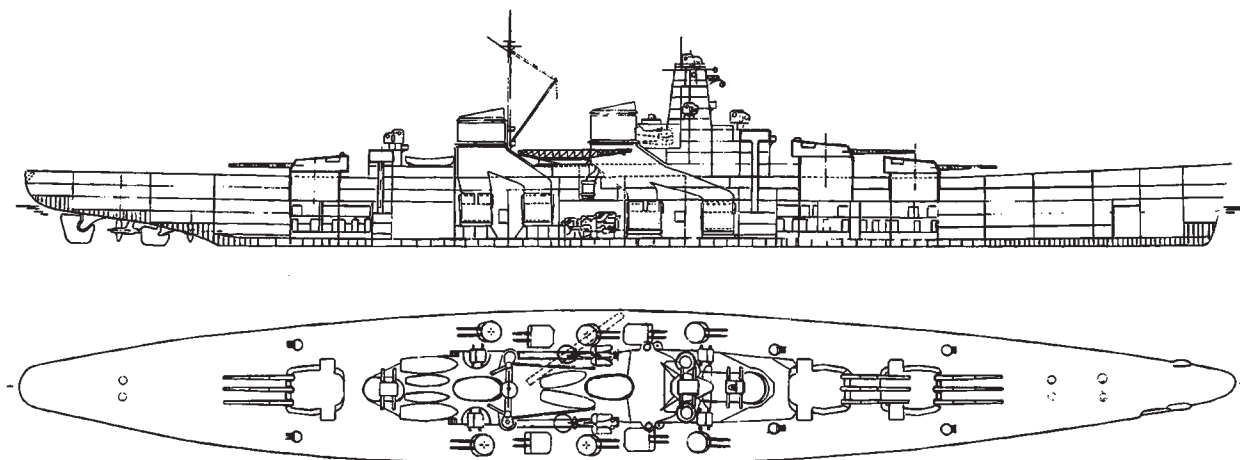
Zespołem konstruktorów z CKBS-1 kierowali W. L. Brzezinski, W. A. Nikitin, A. I. Masłow i W. P. Rimski-Korsakow. Przedstawili oni projekt wstępny okrętu o wyporności standardowej 26 400 ton w dwóch wersjach kadłuba (z uskokiem rufowym i gładkopokładowym). Uzbrojenie miało się składać z dział 305 mm.

| Tabela 3 – pancernik <i>typu B</i> (projekt 25) (1936 r.). | | |
|--|--|--|
| | Projekt | |
| | wstępny | techniczny |
| Wyporność (t): standardowa pełna | 26 400 | 30 900 37 800 |
| Wymiary (m): długość szerokość zanurzenie | ? ? ? | 250,00 30,60 7,50 |
| Uzbrojenie (mm): art. główna art. średnia art. przeciwlotnicza art. przeciwlotnicza | 3 x III 305 6 x II 130 4 x II 100 24 x 37 | 3 x III 305 6 x II 130 4 x II 100 24 x 37 |
| Wypożarzenie lotnicze: katapulty wodnosamoloty | ? ? | 2 4 |
| Opancerzenie (mm): główny pas burtowy pokłady (sumarycznie) wieże art. głównej stanowisko dowodzenia | 200 150 ? ? | 200 160 230 230 |
| Moc napędu (KM) | ? | 240 000 |
| Szybkość (węzłów) | 30,0 | 35,0 |
| Zasięg (mil morskich) | ? | 7000 |
| Załoga | ? | 1253 |

Artyleria średnia to 130 mm działa do zwalczania celów morskich, natomiast przeciwlotnicza to działa 100 mm i 37 mm. Maksymalna grubość pancerza burtowego 200 mm, a sumaryczna grubość pokładów pancernych 150 mm. Największym mankamentem tego przedwstępnego projektu była niska, w stosunku do wymagań, szybkość – tylko 30 węzłów.

Władze rozpatrując przedstawiony im projekt wstępny w listopadzie 1936 r. zgodziły się na obniżenie szybkości, ale tylko o jeden węzeł. Podwyższono również wyporność standardową do 30 900 ton. Opracowując projekt techniczny, konstruktorzy oparli się tym razem na projekcie włoskiej stoczni Ansaldo (27 900 ton, 9 dział 345 mm). Główne linie teoretyczne kadłuba, oraz rozplanowanie

Projekt 25 pancernika *typu B* z 1936 roku opracowany przez CKBS-1/CKB-17. Wersja kadłuba gładkopokładowa



Rys. Siegfried Breyer

Tabela 4 – pancernik typu B (projekt 64) (1937 r.).

| | Projekt | |
|---|--|--|
| | przedwstępny | wstępny |
| Wyporność (t): standardowa pełna | 45 000 | 48 000 53 000 |
| Uzbrojenie (mm): art. główna art. średnia art. przeciwlotnicza art. przeciwlotnicza | 3 x III 356 6 x II 152 4 x II 100 32 x 37 | 3 x III 356 6 x II 152 4 x II 100 32 x 37 |
| Wyposażenie lotnicze: katalpuly wodosamoloty | ? ? | 2 4 |
| Opancerzenie (mm): główny pas burtowy pokłady (sumaryczna) wieże art. głównej stanowisko dowodzenia | ? ? ? ? | 385 210 406 406 |
| Moc napędu (KM) | ? | 200 000 |
| Szybkość (węzłów) | 30,0 | 29,0 |
| Zasięg (mil morskich) | ? | 8000 |

jego wnętrza były zaczerpnięte z tego projektu. Napęd miał być czterosrubowy, czterema turbinami parowymi, każda po 60 000 KM. Kotły rozmieszczono w trzech przedziałach, a turbiny w dwóch. Pokłady pancerne – górny 40 mm, środkowy 20 mm i dolny 100 mm. Projekt techniczny został ukończony w lecie 1937 r.

W listopadzie 1936 r. Ludowy Komisarjat Przemysłu Stocznioowego zamówił sześć pancerników typu B/ projekt 25 – 2 dla Floty Bałtyckiej i 4 dla Czarnomorskiej. Jednakże już w styczniu 1937 r. zamówienie to anulowano. W zamian zamówiono 2 pancerniki w leningradzkiej stoczni Nr 198 im. A. Marti (położenie stępek w czwartym kwartale 1937 r.) i 2 w nikołajewskiej stoczni Nr 200 im. 61 Komunardów (położenie stępek w czwartym kwartale 1937 r. i pierwszym 1938 r.).

Przy okazji dokonano zmian w projekcie. W pierwszej kolejności zwiększono grubość głównego pasa pancernego do 250 mm, oraz dolnego (głównego) pancerza pokładowego ze 100 mm do 125 mm. Zrezygnowano także z czterosrubowego napędu. W zamian miano zainstalować taki sam układ napędowy jak na pancernikach projektu 23 (typ *Sowietskij Sojuz*) – trzysrubowy, z trze-

ma turbinami parowymi, każda o mocy 67 000 KM. Kotły tym razem rozmieszczono w 4 przedziałach, po dwa z przodu i dwa z tyłu. Natomiast pomiędzy nimi umieszczono turbiny napędowe. Wszystkie te zmiany wpłynęły na wzrost wyporności, ale stosunkowo nieznacznie.

Ze strony floty nadzór nad pracami projektowymi pancernika projektu 25 prowadził inż. wojenny 1 rangi A. E. Kukszwerdt. Wkrótce po aresztowaniu dowódcy Sił Morskich W. M. Orłowa w lipcu 1937 r., wystąpił on z krytyką tego projektu. Zarzucał on przede wszystkim zbyt słabe uzbrojenie okrętów oraz słabe opancerzenie w porównaniu do budowanych za granicą pancerników, których wyporność przekraczała 40 000 ton. Jego krytykę poparli inni przedstawiciele floty, w tym jej nowy dowódca M. W. Wiktorow.

W rezultacie tej krytyki realizacja projektu 25 została anulowana. W zamian w okresie VIII-IX.1938 opracowano nowe założenia dla pancernika typu B o szybkości 30 węzłów i uzbrojonego w 9 dział kalibru 356 mm. Zadaniem tego pancernika miało być operowanie z dala od swoich wybrzeży, w tym walka z pancernikami przeciwnika uzbrojonymi w działa do 406 mm.

Nowy pancernik został oznaczony jako projekt 64, a jego projektowaniem zajmowali się konstruktorzy z biura CKB-17 (dawne CKBS-1). Głównym konstruktorem projektu był A. I. Masłow, który pracował również przy projektach 21 i 25.

Prace nad projektem wstępnym zostały ukończone pod koniec grudnia 1937 r. Pancernik typu B wg tego projektu swą wielkością zbliżył się do typu A, ale był znacznie słabiej uzbrojony i opancerzony. Pokłady pancerne miały następującą grubość – górny 40 mm, środkowy 20 mm i dolny (główny) 150 mm. Innym mankamentem był przyjęty system obrony przeciwtorpedowej typu amerykańskiego. Jego masa było większa o ponad 1000 ton, od włoskiego systemu Pugliese w projekcie 23 (tabela 4).

Rada Wojenna Sił Morskich, której przewodniczył L. M. Galler, nie zatwierdziła projektu przedwstępnego. Zażądała ona obniżenia wyporności standardowej do 45 000 ton oraz podniesienia szybkości do 32 węzłów. Jednak na początku 1938 r. zapadła decyzja o całkowitej rezygnacji z budowy pancerników typu B. Wszystkie floty miały być wyposażone w pancerniki typu *Sowietskij Sojuz* (projekt 23).

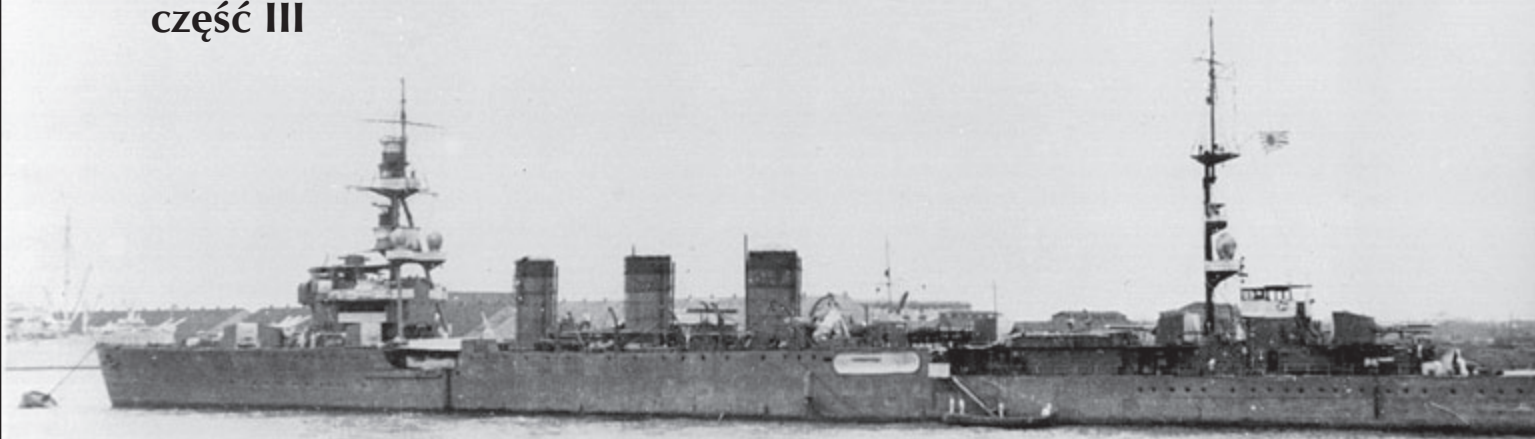
W początkowym okresie prac nad projektem pancernika typu B, głównym ich przeciwnikiem miały być krążowniki ciężkie i pancerniki kieszonkowe, później także francuskie pancerniki typu *Dunkerque*. Rezygnacja z projektu 21 nastąpiła głównie z przyczyn politycznych. Natomiast projekty 25 i 64 nie spełniały oczekiwań władz i przedstawicieli Sił Morskich. Były dużo słabiej uzbrojone oraz gorzej opancerzone od potencjalnych przeciwników¹, i to przy dużo większej wyporności.

Jedynym rezultatem prac nad pancernikiem typu B było wykorzystanie prac konstruktorów projektu 25 do prac nad projektem krążowników najcięższych typu *Kronsztad* (projekt 69).

(ciąg dalszy nastąpi)

1. Na przykład masa salwy burtowej projektu 25 miała wynieść 4200 kg, a projektu 64 – 6800 kg. Gdy tymczasem pancerniki typu *Dunkerque* miały masę salwy burtowej 6000 kg, przy wyporności standardowej 25 900 ton.

część III



Japońskie krążowniki lekkie typu „Kuma”

W części tej zostaną zaprezentowane przede wszystkim informacje dotyczące działań krążowników typu *Kuma* w czasie wojny Japonii z Aliantami, jaka wybuchła w następstwie niespodziewanego ataku na Pearl Harbor w dniu 7 grudnia 1941 roku. Wcześniejsze wydarzenia czy działania okrętów zostaną jedynie zasygnalizowane.

„Kuma”

Stępkę pod prototypowy krążownik serii Typ 5500 t położono w Stoczni Marynarki Wojennej (Arsenale) w Sasebo w dniu 29 sierpnia 1918. Jednostka spłynęła na wodę 14 lipca 1919, a 31 sierpnia 1920 więc niemal dokładnie w dwa lata po rozpoczęciu budowy, została oficjalnie włączona w skład japońskiej marynarki wojennej. Początkowo krążownik znalazł się w Sentai 4 Drugiej Floty, a od grudnia 1921 w Sentai 3 Pierwszej Floty. W roku 1922 jednostka odwiedziła Hongkong i Szanghaj by następnie od 1926 pełnić funkcję jednostki strażniczej w Mako na Tajwanie i patrolować wody Cieśniny Tajwańskiej i południowych Chin. Od maja 1930 do września 1932 okręt bazował w Tsingtao gdzie wchodził w skład 2 Wydzielonej Flotyli operującego na wodach północnych Chin w czasie konfliktu w Mandżurii. W okresie listopad 1933 – październik 1934 *Kuma* znalazł się znów w Mako, skąd patrolował wody południowych Chin, a także w początkach 1934 przeprowadził rejs do Surabaja w Holenderskich Indiach

Wschodnich. W końcu 1934 jednostka w składzie Sentai 10 trafiła ponownie do Tsingtao, który stał się jej bazą aż do roku 1936. W latach 1937 – 1938 w związku z działaniami Japonii przeciw Chinom krążownik operował u centralnych wybrzeży Chin, prowadząc ich blokadę, w trakcie której często wchodził do Szanghaju, by w roku 1939 zostać przebazowanym na północ do Tsingtao.

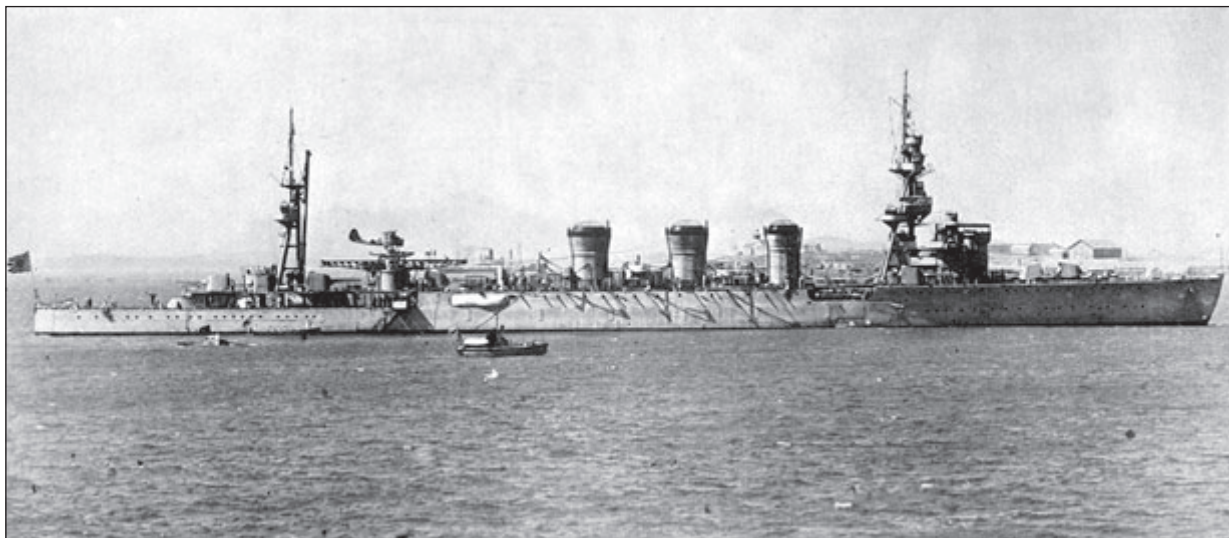
W dniu 10 kwietnia 1941 *Kuma* został włączony w skład Sentai 16 wiceadm. Ibo Takahashi, zaś 20 września tego roku jego dowództwo objął kmdr Kiyomi Shibuya. 2 grudnia na pokładzie stacjonującej w Mako jednostki odebrano sygnał „Niitakayama Nobore” oznaczający przystąpienie do działań wojennych przeciwko Stanom Zjednoczonym i ich sojusznikom. Krążownik został przydzielony do sił, które miały wspierać „Operację M” – japońskie działania desantowe w północnej części Filipin. Faktyczne działania z udziałem jednostki rozpoczęły się w dniach 10 – 11 grudnia 1941, gdy *Kuma* zabezpieczał lądowanie w rejonie Aparri i Vigan na północy wyspy Luzon. Właśnie w re-

jonie Vigan 11 grudnia krążownik został zaatakowany przez 5 ciężkich bombowców Boeing B-17 z 17 Dywizjonu Army Air Forces, które nie zdołały uzyskać jednak żadnych trafień.

W dniach 19 – 23 grudnia jednostka ponownie ubezpieczała desant japońskich sił, tym razem w Zatoce Lingayen, operując 250 Mm na zachód od wyspy Luzon.

3 stycznia 1942 *Kuma* został przydzielony do zespołu sił Trzeciej Południowej Floty Ekspedycyjnej wiceadm. Rokuzo Sugiyama, w którego ramach patrolował podejście do Zatoki Manilskiej, by następnie eskortować konwój z Zatoki Lingayen do Manili. W lutym 1942 okręt uczestniczył w zajęciu Olangapo i Subic Bay. W końcu lutego jednostka została przydzielona do sił desantu w Zamboanga. W dniu 1 marca 1942 okręt ostrzelał port Cebu, a 3 marca o godz. 02.40 rozpoczął wsparcie ogniowe desantu przeprowadzonego przez Japończyków na zachód od Zamboanga, co pozwoliło na opanowanie miasta przed świtem.

W nocy z 8/ 9 kwietnia 1942 *Kuma* na południe do Cebu został zaatakowany przez 2 amerykańskie kutry torpedowe *PT-34* (por. R.B. Kelly) i *PT-41* (kpt. J.B. Bulkeley) z 3 Dywizjonu Kutrów Torpedowych U.S. Navy. Z odpalonych 8



Krążownik *Kuma* w ładnym burtowym ujęciu na fotografii z 1935 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

torped Mark-8 jedna eksplodowała wskutek przedwczesnego zadziałania zapalnika bezpośrednio przed dziobem krążownika, powodując powstanie znacznej liczby drobnych przebić poszycia kadłuba, co zmusiło okręt do chwilowego przerwania prowadzonej misji. Uszkodzenia nie były jednak poważne i już 10 kwietnia jednostka mogła zabezpieczyć lądowanie na Cebu sił brygady Kawaguchi, a następnie 16 kwietnia na Panay brygady Kawamura.

Powstałe uszkodzenia usunięto ostatecznie dopiero po powrocie 26 kwietnia do Subic Bay. W nocy z 5/6 maja 1942 *Kuma* zabezpieczał lądowanie japońskiego desantu na wyspie Corregidor, ostatniego amerykańskiego bastionu na Zatoce Manilskiej i całych Filipinach. Po zakończeniu operacji militarnych na Filipinach krążownik pozostał w Manili do 7 sierpnia jako jednostka strażnicza, po czym odszedł na remont do Kure, które osiągnął 12 sierpnia 1942 roku. Remont połączony z dokowaniem trwał do 15 września 1942, po czym jednostkę z ładunkiem 50 t amunicji artyleryjskiej skierowano na powrót do Manili, którą osiągnęła 20 września. W tym samym dniu krążownik został przydzielony do składu sił Druhej Południowej Floty Ekspedycyjnej wiceadm. Shiro Takasu jako flagowiec 2 Flotyli Niszczycieli. 22 września *Kuma* odszedł do Hongkongu, skąd przetransportował do Rabaul oddział 38 DP. 18 października 1942 krążownik osiągnął Makassar na Celebesie, gdzie pełnił funkcję jednostki strażniczej. W dniu 14 listopada 1942 nastąpiła zmiana na stanowisku do-

wódcy krążownika, które objął kmr Ichiro Yokoyama, wcześniej pełniący od września 1940 do wybuchu wojny 7 grudnia 1941 roku funkcję japońskiego attache morskiego w Waszyngtonie. Na przełomie listopada i grudnia okręt przeprowadził jeszcze jeden rejs transportowy z Manili na Rabaul, przerzucając tym razem 250 żołnierzy. W tym czasie Makassar był bazą jednostki, która pełniąc funkcję strażniczą patrolowała wody Morza Jawajskiego odwiedzając między innymi Ambon.

W okresie między 12 lutego a 15 kwietnia 1943 *Kuma* przeprowadził następny rejs transportowy, przerzucając żołnierzy z bazy w Surabaja do Kaimana i Kabui na Nowej Gwinei. W dniu 13 kwietnia 1943 okręt przeszedł do Singapuru, gdzie w bazie morskiej Seletar przeprowadzono remont połączony z dokowaniem, który zakończył się 25 maja, po czym krążownik przeszedł do Surabaja. Wchodząc w skład Sentai 16 Floty Obszaru Południowo-Zachodniego jednostka operowała w czerwcu 1943 na wodach Indii Wschodnich, transportując żołnierzy na Ambon, a następnie odwiedzając Batjan i Balikpapan, by ostatecznie znów trafić do Makassar.

W dniu 23 czerwca 1943 kotwicząc w Makassar przy Juliana Quay pochodzące z jednej serii krążowniki *Kuma*, *Ooi* i *Kitakami* oraz trochę nowszy *Kinu*²⁹, zostały zaatakowane przez 17 ciężkich bombowców Consolidated B-24 „Liberator” ze składu 319 Dywizjonu Bombowego amerykańskiej 5 Armii Powietrznej. Dzięki umiejętnemu manewrowaniu japońskie krążowniki zdołały szczęśliwie

uniknąć bezpośrednich trafień, zaś szkody na okrętach spowodowane przez bliskie upadki bomb, były nieznaczne, czego nie można było powiedzieć o infrastrukturze portowej Makassar. 24 czerwca 1943 *Kuma* został flagowcem Sentai 16, po czym odszedł do Surabaja, którą osiągnął nazajutrz. W miesiącu lipcu okręt krążył między Surabaja a portami na Borneo – Balikpapan, Halmahera, Tarakan oraz leżącym na Celebesie Makassar, by ostatecznie 1 sierpnia 1943 przybyć do Singapuru. W dniu 14 sierpnia 1943 dowodzenie krążownikiem objął kmr Shuichi Sugino, a już 16 okręt wyszedł do Belawan na północno-wschodnim wybrzeżu Sumatry, gdzie zaokrętował żołnierzy. Następnie jednostka trafiła na wody Oceanu Indyjskiego, gdzie dostarczyła wzmocnienie do Port Blair na Andamanach, które osiągnęła 19 sierpnia 1943.

Kolejny transport żołnierzy został przerwany do Port Blair już 25 sierpnia. Po powrocie do Singapuru okręt skierowano do Sabang na Sumatrze, po czym w okresie między 15 września a 1 października krążownik szkolił swą załogę na kotwiczowisku Lingga Roads w pobliżu Singapuru. Celem kolejnego rejsu transportowego był znów Port Blair na Andamanach, który osiągnięto 7 października 1943. Po powrocie do Singapuru *Kuma* przeszedł do Penang, gdzie po-

29. *Kinu* – jap. kr. I., zbud. 1921-22 Kure, wyp. 5410/7050 t, dł. 163,0 szer. 14,2, zan. 5,2 m, turb. par. 90 000 KM, prędkość 36,0 w., zasięg 8000 Mm/10 w., uzbr.: 7 x 140 mm, 2 x 80 mm plot, 2 km Lewis 7,7 mm, 8 wt kal. 610 mm, załoga 450 ludzi.

brał paliwo, po czym do 23 października patrolował wody Cieśniny Malakka. W dniu 23 października 1943 krążownik dotarł do Singapuru, gdzie został poddany kolejnemu remontowi, tym razem połączonemu nie tylko z dokowaniem, ale i przezbrojeniem. Z pokładu okrętu zdemontowano działo Nr 5 kal. 14 cm (z grupy rufowej) oraz katapultę wraz z obsługującym ją bomem ładunkowym i całym wyposażeniem lotniczym. W zamian w rejonie dawnego stanowiska działa Nr 5, tyle tylko, że nie w osi symetrii okrętu, a na burtach zamontowano 2 potrójnie sprzężone działa plot. Typ 96 25 mm. Działa te swymi parametrami taktyczno-technicznymi nie różniły się w zasadniczy sposób od stosowanego już wcześniej modelu Typ 96 25 mm sprzężonego podwójnie, choć zapewniały większą gęstość ognia, szczególnie ważną przy zwalczaniu nisko latających celów. Waga nowego działa na stanowisku ogniowym wynosiła 1,8 t³⁰. Tym samym po przezbrojeniu liczba dział plot. na pokładzie *Kuma* wzrosła do 10 luf kal. 25 mm (2 x II i 2 x III).

Po zakończeniu 12 listopada 1943 remontu jednostka przeszła na kotwiczowisko Lingga Roads, gdzie prowadziła do 28 listopada intensywne szkolenie załogi, po czym znów podjęła zadania transportowe. W dniu 8 grudnia osiągnięto Port Blair, a następnie po powrocie do Singapuru, kolejnym celem okazały się Surabaja i Batawia na Jawie. 25 grudnia okręt wrócił do Singapuru, by następnie 3 stycznia 1944 w składzie zespołu obejmującego również krążowniki ciężkie *Ashigara* i *Aoba* oraz

niszczyciel *Uranami*³¹ wyjść z transportem wojska i zaopatrzenia do Penang i dalej Mergui w Birmie. Po powrocie 8 stycznia zespołu do Penang *Kuma* wraz z *Uranami* pozostały na miejscu, a krążowniki ciężkie odeszły do Singapuru. Pozostający w Penang krążownik prowadził wraz z samolotami z Kokutai 551 i Kokutai 732 ćwiczenia w zwalczaniu okrętów podwodnych.

W dniu 11 stycznia 1944 około 10 Mm na północny zachód od Penang ćwiczący krążownik został wykryty przez brytyjski okręt podwodny *Tally Ho*³² dowodzony przez kmdr ppor. Leslie Bennington, który o godz. 11.57 przeprowadził atak, odpalając z dystansu około 1750 m salwę 7 torped³³. Japończycy zauważyli zbliżające się torpedy i próbowali wykonać zwrot tak by je ominąć, jednak 2 z nich trafiły w prawą burtę *Kuma*. Trafienie torped wywołało pożar, który objął wkrótce również znajdujące się na pokładzie krążownika bomby głębinowe. Ich eksplozja spowodowała zatonięcie krążownika rufą w punkcie o współrzędnych 05°26'N i 99°52'E. Wraz z jednostką, która spoczęła na dnie na prawej burcie na głębokości 46 m, zginęło 138 członków jej załogi, zaś pozostałych przy życiu, w tym między innymi kmdr Sugino, podjął z morza i dostarczył do Penang niszczyciel *Uranami*.

Sprawca ataku *Tally Ho* skrył się na płyciznie, gdzie przeczekał poszukiwania prowadzone przez *Uranami*, który zrzucił 18 bomb głębinowych, po czym bezpiecznie powrócił do bazy w Trincomalee na Ceylonie.

W dniu 10 marca 1944 krążownik lekki *Kuma* został oficjalnie skreślony z listy jednostek japońskiej marynarki wojennej.

„Tama”

Stępkę pod budowę krążownika *Tama* położono w stoczni Mitsubishi Shipbuilding & Engineering Co w Nagasaki w dniu 10 sierpnia 1918 roku, a więc prawie 3 tygodnie wcześniej niż prototypowego *Kuma*. Wodowanie okrętu odbyło się jednak dopiero 10 lutego 1920, zaś w skład japońskiej marynarki wojennej jednostka weszła 29 stycznia 1921 roku i została przydzielona do bazującego w Kure Sentai 4 Drugiej Floty. Między majem a lipcem 1921 na pokładzie krążownika przeprowadzano

30. wg Apalkow J.W., *Bojowyje korabli...*

31. *Ashigara* – jap. kr. c. zbud. 1925-30 Kobe, wyp. 12 374/14 980 t, dł. 201,7, szer. 20,7, zan. 6,3 m, turb. par. 130 000 KM, prędkość 33,8 w., zasięg 8500 Mm/14 w., uzbr.: 10 x 203 mm, 8 x 127 mm plot, 8 x 25 mm plot, 4 x 13,2 mm plot, 16 wt kal. 610 mm, 3 wodnosamoloty, załoga 773 ludzi.

Aoba – jap. kr. c. zbud. 1924-27 Nagasaki, wyp. 10 820 t/11 660 t, dł. 185,9, szer. 16,5, zan. 6,0 m, turb. par. 102 000 KM, prędkość 34,5 w., zasięg 6800 Mm/14 w., uzbr.: 6 x 203 mm, 4 x 120 mm plot, 8 x 25 mm plot, 4 x 13,2 mm plot, 8 wt kal. 610 mm, 2 wodnosamoloty, załoga 625 ludzi.

Uranami – jap. nisz. zbud. 1928-29 Sasebo, wyp. 2090/2427 t, dł. 118,4, szer. 10,4, zan. 3,2 m, turb. par. 50 000 KM, prędkość 38 w., zasięg 4700 Mm/15 w., uzbr.: 6 x 127 mm, 2 x 13,2 mm plot, 9 wt kal. 610 mm, bg, załoga 197 ludzi.

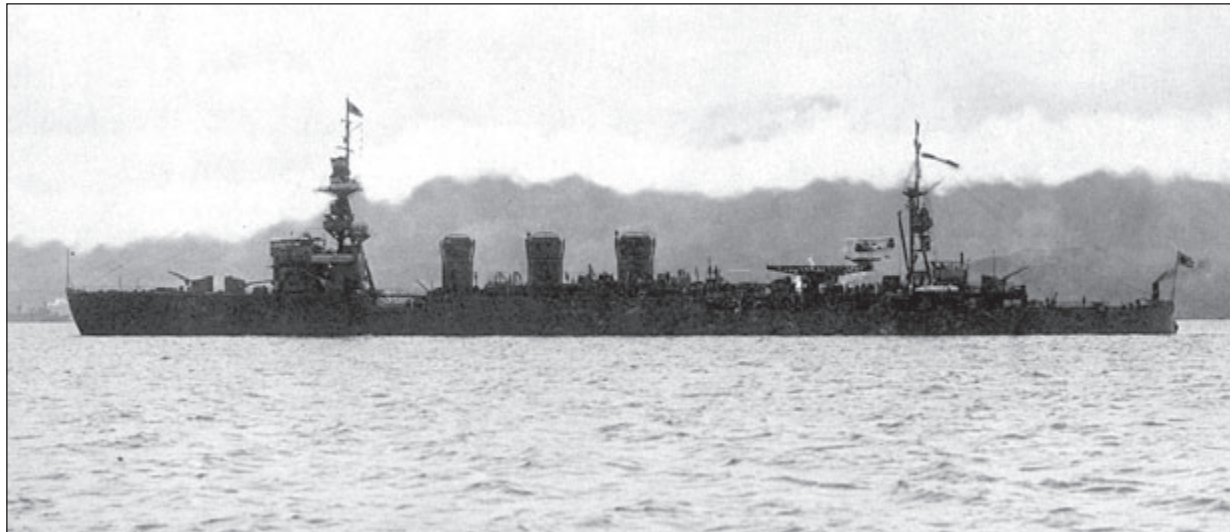
32. *Tally Ho* – bryt. op., zbud. 1942-43 Barrow, wyp. 1090/1575 t, dł. 83,4, szer. 8,1, zan. 3,7 m, napęd 2500/1450 KM, prędkość 15,2/9 w., uzbr.: 11 wt kal. 533 mm (17 torped), 1 x 102 mm, 1 x 20 mm plot, załoga 60 ludzi.

33. wg Apalkow J.W., *Bojowyje korabli...*, *Tally Ho* miał odpalić salwę 4 torped.

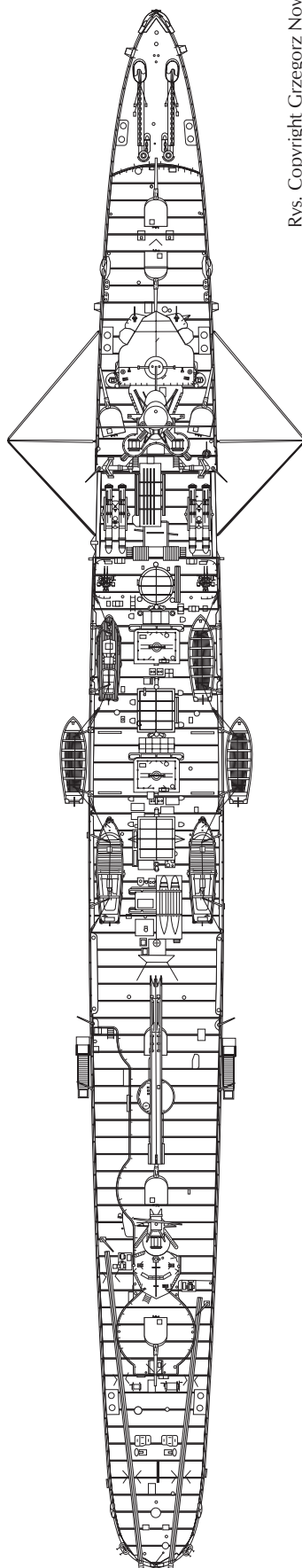
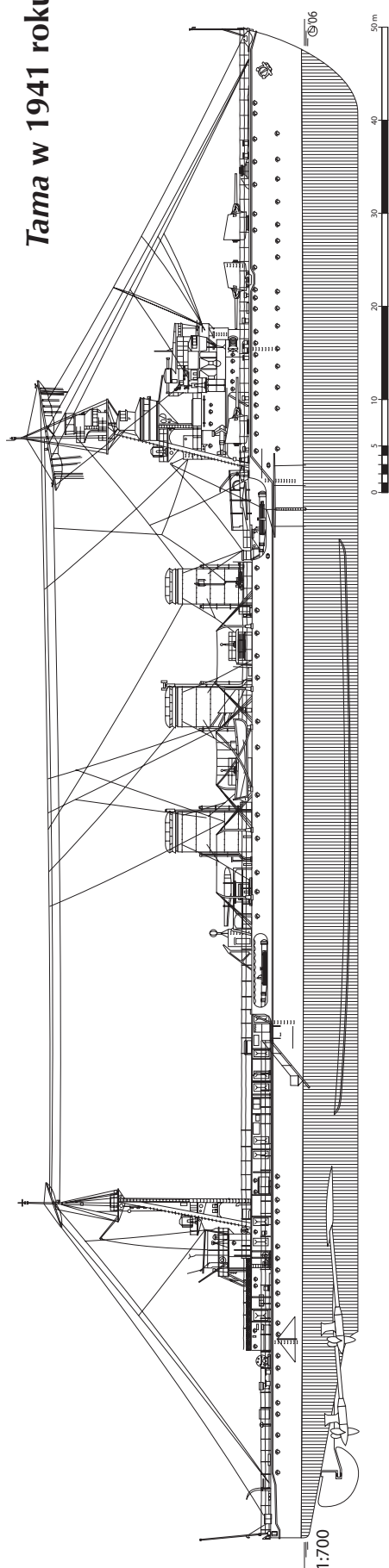
34. wg Apalkow J.W., *Bojowyje korabli...* na pokładzie *Kuma* zginęło jedynie 28 ludzi.

Kuma w 1941 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



Tama w 1941 roku

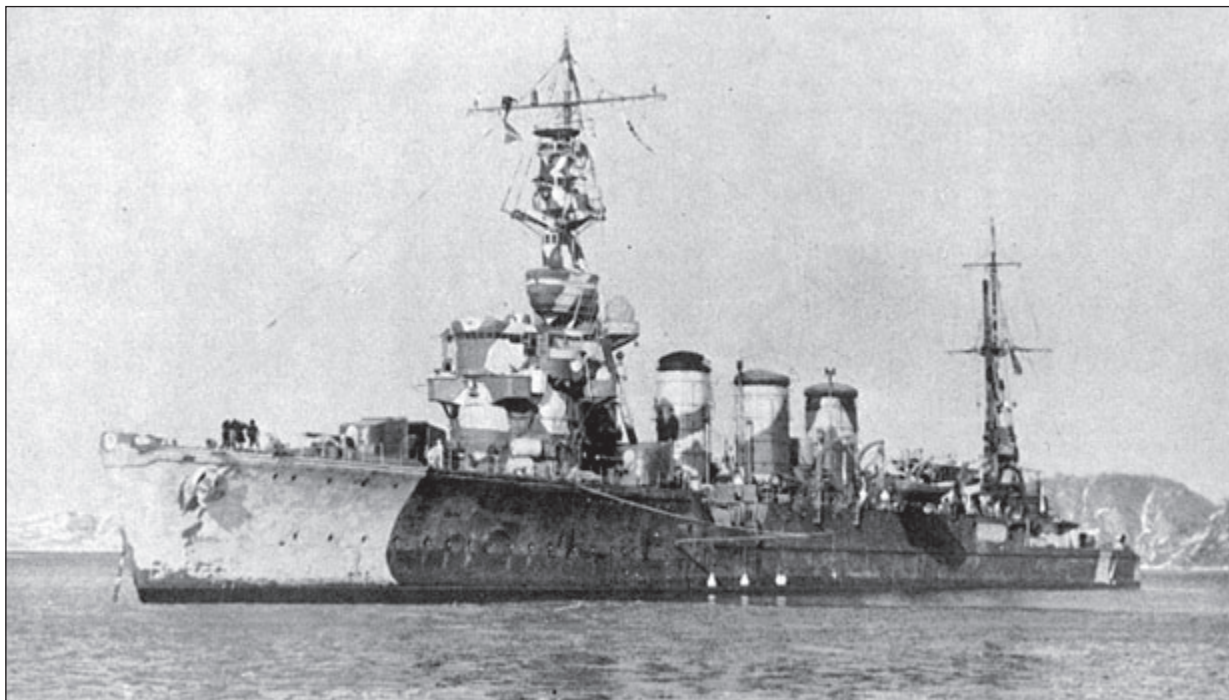


Rys. Copyright Grzegorz Nowak

próby z zaokrętowanym niewielkim wodnosamolotem. Z dniem 1 grudnia 1921 jednostka przeszła do Sentai 3 Pierwszej Floty, który stał się jej nowym zespołem macierzystym. W miesiącach czerwiec i lipiec 1922 *Tama* odwiedził Tsingtao i Chinhai w Korei, a w 1923 odbył rejs wzdłuż wybrzeża Chin. Rok 1925 to długi rejs do Stanów Zjednoczonych w okresie między sierpniem a październikiem, a którego trasie znalazły się Hawaje, San Francisco i San Pedro. W latach 1927 – 1929 krążownik pełnił funkcję jednostki treningowej w szkole mechaników w Maizuru, a w latach 1931 – 1933 w ośrodku w Yokosuka. W styczniu 1935 pokład *Tama* odwiedził niemiecki attaché morski w Japonii KptzS (kmdr) Paul Wennecker, na którym duże wrażenie wywarł rozwój japońskiej techniki morskiej, zwłaszcza w zakresie sprzętu artyleryjskiego, zaś w marcu okręt został flagowcem 2 Flotylli Okrętów Podwodnych.

Od końca 1936 krążownik podporządkowano szkole nawigacyjnej w Maizuru, gdzie pełnił funkcję jednostki szkolnej, przeprowadzając między innymi rejsy wzdłuż chińskiego wybrzeża. Wybuch otwartych działań wojennych na obszarze Chin spowodował, że w lipcu 1937 *Tama* został przydzielony do nowo utworzonego Sentai 9 Trzeciej Floty i skierowany na wody chińskie, gdzie wspierał działania desantowe w Woosung w dniu 23 sierpnia 1937. Kolejny rejs na wybrzeże Chin, tym razem do Szanghaju, przeprowadzono we wrześniu 1937.

W dniu 23 lipca 1941 utworzono w składzie Piątej Floty wiceadm. Boshiro Hosogaya Sentai 21, w którym *Tama* pełnił funkcję jednostki flagowej. 10 września 1941 stanowisko dowódcy okrętu objął kmdr Masaharu Kawabata, zaś w dniach między 2 a 11 listopada jednostka wraz z bliźniaczym *Kiso* przeprowadziła rejs na Chichi Jima w archipelagu wysp Bonin. Po powrocie do Yokosuka okręt przygotowywał się do zbliżających nieuchronnie działań wojennych. W dniu 28 listopada 1941 krążownik przeszedł do Akkeshi na wyspie Hokkaido. Tam 2 grudnia otrzymał wojenny kamuflaż – biały dziób i rufę oraz białe deformujące plamy na szarym kadłubie i nadbudówkach. W dniu 4 grudnia jednostka przeszła na kotwiczowisko Matsuwa Shima na



Tama w styczniu 1942 roku jako okręt flagowy Sentai 21 w Yokosuka. Okręt w interesującym i oryginalnym kamuflażu.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

Kurylach, skąd 7 grudnia 1941 rozpoczęła patrolowanie wód północnych. 21 grudnia w czasie silnego sztormu fale uszkodziły kadłub i nadbudówki *Tama* w środkowej części zmuszając jednostkę do szukania schronienia w Ominato. Usunięcie uszkodzeń wymagało jednak remontu stocznioowego, więc 27 grudnia okręt przeszedł do Yokosuka, gdzie został zadokowany. Po zakończeniu remontu jednostka 26 stycznia 1942 powróciła do Akkeshi, gdzie podjęła ponownie patrolowanie wód wokół Kuryli. Po trwającym 20 dni patrolu okręt powrócił do Akkeshi, jednak okazało się, że potrzebna jest kolejna naprawa w Yokosuka, którą osiągnięto 9 marca 1942.

Niespodziewany amerykański atak lotniczy przeprowadzony 5 marca 1942 przez zespół wiceadm. Williama F. Halsey³⁵ na wyspę Marcus, położoną zaledwie około 1000 Mm od Tokio, wywołał konsternację strony japońskiej, która rzuciła spore siły na poszukiwanie „agresora”. Wśród sił poszukujących Amerykanów znalazł się również *Tama*, który przebywał w morzu między 12 a 19 marca 1942, jednak niczego nie wykrył. W dniu 5 kwietnia okręt powrócił do bazy w Akkeshi.

Kolejny amerykański nalot, tym razem wykonany przez 16 bombowców Boeing B-25 „Mitchell” grupy ppłk Jamesa H. Doolittle z pokładu lotni-

skowca *Hornet*³⁶ w dniu 18 kwietnia 1942 na cele w Tokio, Yokohama, Osaka, Nagoya i Kobe, ponownie zmobilizował japońską flotę do poszukiwań. *Tama* 18 kwietnia opuścił Akkeshi, do którego powrócił 24 tego miesiąca po bezskutecznych poszukiwaniach amerykańskiego zespołu.

Kolejny patrol trwał od 4 do 10 maja, jednak niemal natychmiast po wejściu do bazy, okręt ponownie wyszedł w morze by wraz z ciężkim krążownikiem *Nachi*³⁷ by ochraniać zbiornikowiec floty *Shiriyu*, który w rejonie na wschód od Kuryli miał awarię urządzeń sterowych. Zbiornikowiec bezpiecznie doprowadzono do Ominato 15 kwietnia.

Krążownik wraz z Sentai 21 został przydzielony do Zespołu Opanowania Kiska (d-ca kmdr Takeji Ono) w ramach sił wiceadm. Hosogaya, które otrzymały zadanie przeprowadzenia operacji pod kryptonimem „AL”, polegającej na opanowaniu amerykańskich wysp Attu i Kiska w archipelagu Aleutów. W dniu 28 czerwca okręt opuścił zatokę Mutsu, a 1 czerwca osiągnął kotwiczowisko na wyspie Paramuszir, skąd następnie wyruszył na podbój Kiska. Samo lądowanie na Kiska rozpoczęło się rankiem 7 czerwca 1942 roku, a w jego toku wysadzono na brzeg 550 żołnierzy i liczący 700 ludzi oddział roboczy. Lądowanie przerywane było jedynie działaniami amerykańskiego

lotnictwa, które jednak nie odniosło żadnych spektakularnych sukcesów. Krążownik pozostał w rejonie lądowania do 13 czerwca, po czym zajął pozycję ubezpieczającą 150 Mm na południowy zachód od Kiska, by ostatecznie powrócić do zatoki Mutsu 23 czerwca 1942.

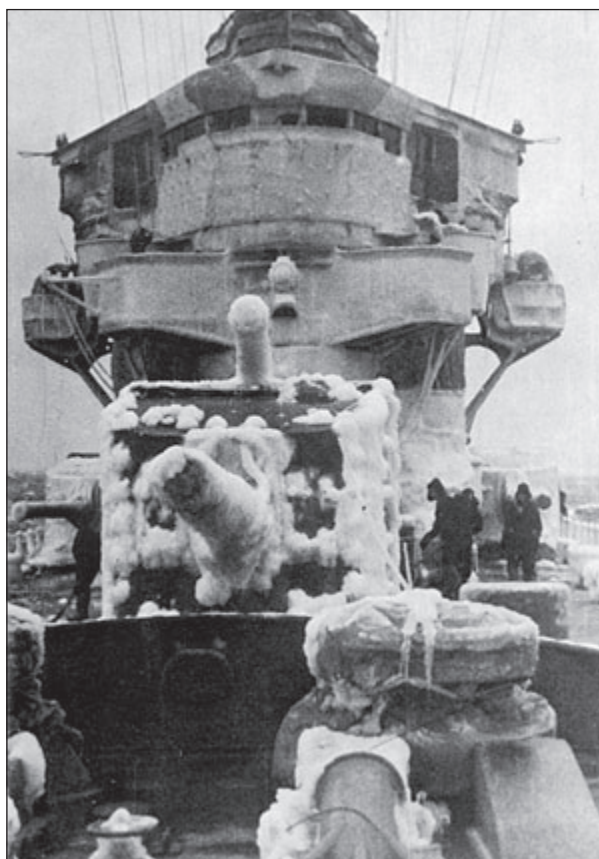
Tama uczestniczył także w następnym wyjściu w morze sił kontradm. Kakuti Kakuta, których celem było przerzucenie wzmocnienia dla japońskich oddziałów na Aleutach. W toku tej operacji okręt patrolował w dniach 30 czerwca – 7 lipca 1942 rejon na południowy zachód od Kiska. Po opuszczeniu akwenu jednostka przeszła do Yokosuka, gdzie w okresie między 10 lipca a 2 sierpnia przeprowadzono naprawy uszkodzeń powstałych w czasie kampanii. W dniu 1 sierpnia 1942 nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy krążownika, które objął kmdr Zensuke Kanome.

Po zakończeniu napraw jednostka powróciła do Ominato, skąd przepro-

35. w skład zespołu Force 16 wchodził lotnikowiec *Enterprise* oraz krążowniki ciężkie *Salt Lake City* i *Northampton*.

36. *Hornet* – am. lot. zbud. 1939–41 Newport News, wyp. 19 875/25 484 t, dł. 251,4, szer. 33,4, zan. 7,9 m, turb. par. 120 000 KM, prędkość 32,5 w, zasięg 12 000 Mm/15 w., uzbr.: 96 sam., 8 x 127 mm plot., 24 x 1 2,7 mm plot., załoga 2175 ludzi.

37. *Nachi* – jap. kr. c., zbud. 1924–28 w Kure, pozostałe dane jak *Ashigara*.



Widok na mostek krążownika *Tama* na fotografii z początku 1942 roku, gdy okręt operował na wodach Wysp Kurylskich, stąd widoczne oblodzenie.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



Tama w ekstremalnych warunkach na zimnych wodach w rejonie Kuryli w 1942 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

wadzała patrolowanie wód na południe od Kiska. 25 października okręt przeszedł do Kashiwabara na wyspie Paramuszir, gdzie zaokrętował oddział piechoty morskiej tzw. Yonekawa Force, które następnie zostały przerzucone na Attu dla wzmocnienia sił tamtejszego garnizonu. W listopadzie i grudniu 1942 krążownik operował między Paramuszir, Otaru, Kataoka na wyspie Shimushu i Kiska, wykonując różnorodne zadania transportowe. W okresie między 9 stycznia a 6 lutego 1943 jednostka przeszła kolejny remont bieżący w Yokosuka, a po jego zakończeniu powróciła na północne wody. W marcu 1943 okręt zabezpieczał przejście na Attu konwoju z wzmocnieniem i niezbędnymi zapasami.

W dniu 26 marca 1943 roku na północnym Pacyfiku w rejonie Wysp Komandorskich doszło do starcia amerykańskiego zespołu Force 16.6 kontradm. Charlesa H. McMorrisa³⁸ z siłami wiceadm. Hosogaya³⁹ eskortującymi konwój „D” z zapasami dla garnizonu Attu. W czasie 4-godzinnej klasycznej starcia artyleryjsko-torpedowego *Tama* wystrzelił 4 torpedy oraz 136 pocisków

kal. 140 mm, sam otrzymując jedynie 2 trafienia pociskami kal. 127 mm, które uszkodziły katapultę i raniły 1 członka załogi⁴⁰. Nierozstrzygnięte ostatecznie starcie w którym Amerykanie mieli uszkodzony ciężki krążownik i niszczyciel, a Japończycy ciężki krążownik, zmusiły tych ostatnich do rezygnacji z przeprowadzenia konwoju na Attu. Niepowodzenie kosztowało wiceadm. Hosogaya utratę stanowiska, na którym zastąpił go wiceadm. Shiro Kawase.

W maju 1943 między 4 a 20 *Tama* przeszedł remont połączony z dokowaniem w Maizuru. Po zakończeniu remontu jednostka trafiła 21 czerwca do Ominato. W dniu 23 czerwca 1943 nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy krążownika, które objął kmr Shigenori Kami.

W międzyczasie 11 maja 1943 Amerykanie przeprowadzili operację pod kryptonimem „Landcrab” – lądowanie na wyspie Attu, co szybko zmusiło Japończyków do podjęcia decyzji o rozpoczęciu ewakuacji własnych sił z Aleutów. W dniu 7 lipca 1943 rozpoczęto operację „KE-GO” polegającą na ewakuacji Kiska, którą kierował kontradm. Masatomi Kimura.

Tama z uwagi na kłopoty z siłownią nie uczestniczył od początku w operacji, przyłączył się do niej dopiero 10 lipca, jednak już 15 lipca wszelkie działania zostały przerwane z uwagi na trudne warunki meteorologiczne.

W sierpniu 1943 okręt pełnił funkcję jednostki strażniczej w Paramuszir, by następnie przejść w początkach września krótki remont w Yokosuka. Po zakończeniu remontu krążownik przeszedł do Ujina w pobliżu Hiroszimy. Tam w dniu 15 września przyjął na pokład żołnierzy, których 22 września przetransportował do Ponape w Północnych Karolinach, a następnie na Truk. Do metropolii okręt powrócił 5 października, by następnie wyjść do Szanghaju, skąd przerzucił kolejne oddziały na Truk i do Rabaulu. W dniu 21 października 1943 w odległości 53 Mm od przylądka St. George *Tama* został

38. w składzie zespołu Force 16.6 znajdował się krążownik ciężki *Salt Lake City*, lekki *Richmond* oraz 4 niszczyciele.

39. w skład sił wiceadm. Hosogaya wchodziły krążowniki ciężkie *Nachi* i *Maya*, lekkie *Abukuma* i *Tama* oraz niszczyciele *Hatsushimi* i *Wakaba*.

40. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers...*

zaatakowany przez alianckie lotnictwo (w źródłach brak zgodności czy były to maszyny amerykańskie czy też australijskie), które co prawda nie uzyskały bezpośrednich trażeń, jednak spowodowały uszkodzenie płyt poszycia od wybuchający w pobliżu kadłuba bomb. Krążownik przeszedł do Rabaulu, naprawiono prowizorycznie uszkodzenia, a następnie odszedł do Yokosuka, które osiągnął 27 października 1943, po czym został skierowany do remontu i modernizacji.

W okresie trwającego między 27 października a 9 grudnia remontu z pokładu okrętu zdemontowano rurowe dział kal. 14 cm Nr 5 i Nr 7 oraz katapultę wraz z wyposażeniem lotniczym. W zamian na rufie na stanowisku działa Nr 7 zainstalowano podwójnie sprzężone dział plot. 40 kal. Typ 89 12,7-cm. Całkowita długość lufy wynosiła 5284 mm, a waga działa (lufa + zamek) 3060 kg. Działo wystrzeliwało ważące 23,00 kg pociski z prędkością początkową 720 m/s. Maksymalna donośność pozioma sięgała 13 200 m, zaś pułap teoretyczny 8100 m, a efektywny 7400 m. Kąt podniesienia lufy w przedziale -8° $+90^{\circ}$. Szybkostrzelność teoretycz-

na 14, a praktyczna 11 – 12 strzałów na minutę. Żywotność lufy szacowano na 800 – 1500 wystrzałów. Waga działa wraz z maską przeciwdławkową i mechanizmem obrotowym 24, 5 t. w działach Typ 89 12,7-cm stosowano amunicję scaloną, waga kompletnego naboju 34,52 kg⁴¹.

Równocześnie wzmocniono małokalibrową artylerię plot, montując 4 potrójnie sprzężone dział plot. Typ 96 25 mm oraz 6 takich dział w wersji pojedynczej. Tym samym liczba luf dział plot. kal. 25 mm na pokładzie *Tama* wzrosła do 22. W trakcie remontu zdemontowano również 2 przestawne km-y Typ „RU” kal. 7,7 mm, zastępując je taką samą liczbą wkm-ów Typ 92 13 mm. Okręt otrzymał także radar obserwacji powietrznej No 2 z anteną typu „materac” model „A6”, który został zamontowany na trójnożnym maszcie dziobowym.

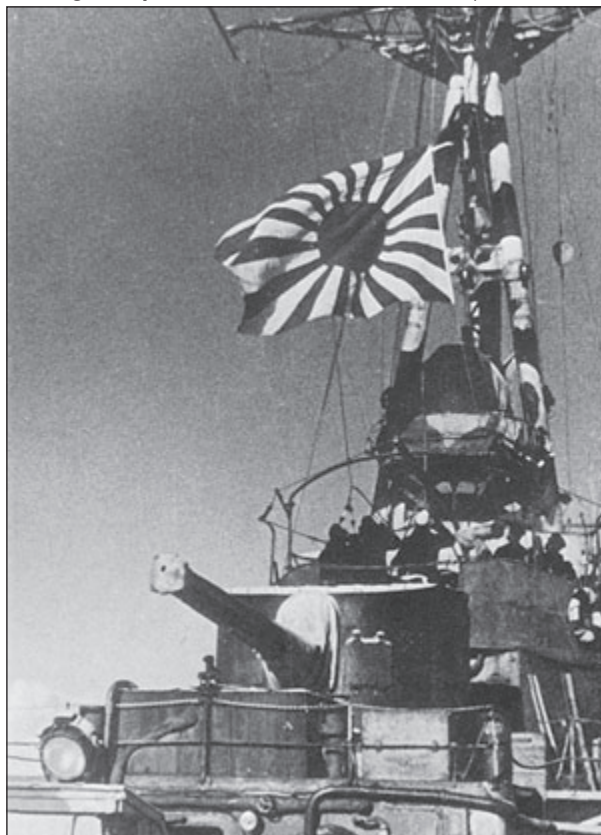
W dniu 15 grudnia 1943 dowództwo krążownika objął kmdr Iwata Yamamoto, zaś 24 grudnia okręt opuścił Yokosuka i przeszedł do Ominato, a następnie na Paramuszir. Na wodach północnych, głównie w zatoce Mutsu, *Tama* pozostawał przez następne 6 miesięcy, pełniąc między innymi funkcję jednostki strażniczej

i szkoląc załogę. Okres ten zakończył się 22 czerwca 1944 wraz z zawinięciem krążownika do Yokosuka. Tam w czasie do końca czerwca przeprowadzono kolejne przebrojenie jednostki, montując na jej pokładzie dodatkowe dział plot. Typ 96 25 mm, w tym 1 zestaw potrójnie sprzężony, 2 zestawy podwójnie sprzężone oraz 12 pojedynczych. Tym samym łączna liczba dział plot. kal. 25 mm wzrosła do 41 luf (5 x III, 4 x II i 18 x I). Zwiększono również o 5 liczbę pojedynczych wkm-ów Typ 92 13 mm, doprowadzając ją do 7 luf. Krążownik otrzymał także kolejny radar, tym razem obserwacji nawodnej No 22 z 2 antenami typu „róg”, zamontowanymi po obu stronach dziobowego masztu. Do zwalczania całkiem realnego zagrożenia ze strony okrętów podwodnych, wyposażono jednostkę w 18 bomb głębinowych.

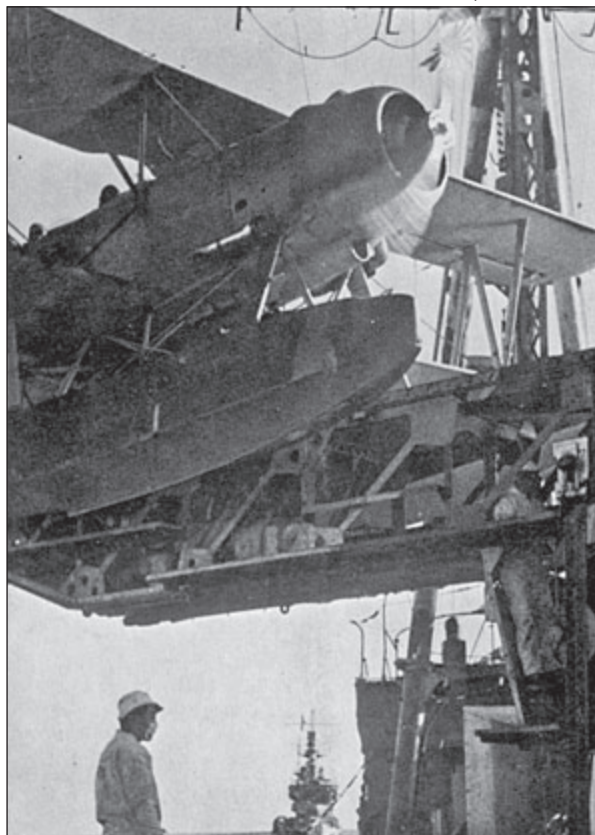
Nowym zadaniem było przetransportowanie oddziałów wzmocnienia do Ogasawara Gunto na wyspach Bonin w ramach operacji „I GO”. Jednostka opuściła Yokosuka 30 czerwca by już 1 lipca wysadzić żołnierzy

41. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers...*

Widok na maszt rufowy – także w kamuflażu – krążownik *Tama* na fotografii z początku 1942 roku. Fot. zbiory Shizuo Fukui



Start wodnosamolotu Kawanishi E7K2 z katapulty *Tama* w 1942 roku. Fot. zbiory Shizuo Fukui



w Futami Harbour na wyspie Chichi Jima. Po powrocie do Yokosuka 3 lipca 1944 okręt pozostawał w pogotowiu w związku z przygotowywaną przez Japończyków dużą operacją morską na wodach Filipin pod kryptonimem „SHO I GO” (pol. „Zwycięstwo”).

W dniu 10 sierpnia jednostka przeszła do Yokohama, gdzie przyjęła na pokład żołnierzy, których następnie 14 sierpnia przetransportowała do Hashirajima. Po powrocie na wody metropolii *Tama* został skierowany do Kure, gdzie przeszedł krótki remont połączony z dokowaniem.

10 sierpnia 1944 krążownik został flagowcem 11 Flotylli Niszczycieli i przez kolejne 2 miesiące przeprowadzał ćwiczenia na wodach Morza Wewnętrznego z nowo oddanymi do służby niszczycielami. Niektóre źródła wspominają, że w tym czasie na pokładzie okrętu prowadzono próby z nowym radarem No 215 do kierowania ogniem artyleryjskim, który jednak z uwagi na swe wady nie został ostatecznie przyjęty na uzbrojenie.

27 października 1944 Japończycy rozpoczęli wprowadzać w życie plan o kryptonimie „SHO I GO”. *Tama*, który znalazł się w składzie Floty Operacyjnej (tzw. Ruchomej) wiceadm. Jisaburo Ozawa, opuścił o godz. 17.00 kotwiczowisko Yashima kierując się ku Filipinom. Jego zadanie polegało na zapewnieniu ochrony lotniskowcom *Zuikaku* i *Zuiho*⁴². Wieczorem 22 października 1944 około godz. 20.10 w czasie operacji pobierania paliwa na morzu dostrzeżono ślady torped, co spowodowało przerwanie całej akcji, mimo że krążownik zdołał pobrać zaledwie 1/3 niezbędnej ilości paliwa.

W dniu 25 października 1944 doszło do starcia, które przeszło do historii jako bitwa u przylądka Engano. W największym skrócie, zespół sił wiceadm. Ozawa miał w operacji „SHO I GO” pełnić rolę przynęty, której zadaniem było wywabienie i odciągnięcie amerykańskich lotniskowców od rejonu lądowania na Filipinach, aby tym samym umożliwić jego zaatakowanie przez okręty artyleryjskie z zespołów dowodzonych przez admirałów Shima, Nishimura i Kurita. Rankiem 25 października 1944 o godz. 08.20 siły Ozawy zostały zaatakowane przez lotnictwo pokładowe amerykańskiego zespołu TF 38⁴³ wiceadm. Marca Mitchera, któ-

re w tym dniu wykonało łącznie aż 527 wylotów, w tym 201 przez samoloty myśliwskie⁴⁴.

Tama został zaatakowany w punkcie o współrzędnych 19°00'N i 126°30'E przez samoloty torpedowe typu Grumman TBM-1C „Avenger” z dywizjonów VT-21 i VT-51 należących do dowodzonego przez kontradm. Alpha E. Davisona zespołu TG.38.4⁴⁵, które uzyskały jedno bezpośrednie trafienie torpedą lotniczą Mark 13 w kotłownię Nr 2, powodując jej zalanie wodą. Po przeprowadzeniu niezbędnych doraźnych napraw uszkodzoną jednostkę skierowano w kierunku Okinawy. Początkowo jej eskortę zapewniał krążownik *Isuzu* i niszczyciel *Shimotsuki*⁴⁶, jednak już wkrótce zostały one odwołane do ubezpieczenia lotniskowców uszkodzonych w wyniku nalotów. W tej sytuacji krążownik kontynuował samodzielnie marsz w kierunku Okinawy z prędkością 14 węzłów.

Wieczorem 25 października 1944 około godz. 20.00 w rejonie na północny wschód od Luzonu *Tama* został wykryty przez radar wykonującego swój pierwszy patrol bojowy amerykańskiego okrętu podwodnego *Jallao* (SS-368)⁴⁷ dowodzonego przez kmdr ppor. Josepha Icenhower⁴⁸. O godz. 21.01 z okrętu odpalono z dystansu około 900 m salwę 3 torped z wyrzutni dziobowych, jednak żadna z torped nie dosięgła celu. *Jallao* wykonał pełen obrót i o godz. 21.05 ponownie odpalił salwę 4 torped, tym razem z wyrzutni rufowych z dystansu około 750 m. Trzy torpedy dosięgły *Tama*, który przełamał się na pół i poszedł na dno w czasie zaledwie kilku minut⁴⁹ w punkcie o współrzędnych 21°23'N i 127°10'E. Wraz z okrętem zginąć miała cała załoga, choć niektóre źródła⁵⁰ wspominają, że 26 października 1944 japońskie eskortowce miały podnieść z wody 40 ocalałych członków załogi krążowników. Zgodnie z japońską tradycją poległy dowódca *Tama* kmdr Iwata Yamamoto został pośmiertnie awansowany do stopnia kontradmirała.

Tama został oficjalnie w dniu 20 grudnia 1944 roku skreślony z listy jednostek japońskiej marynarki wojennej.

„Kitakami”

Trzeci z pierwszej grupy krążowników Typ 5500 t o nazwie *Kitakami* powstał znów w Stoczni Marynarki

Wojennej (Arsenale) w Sasebo. Stępkę pod budowę jednostki położono 1 września 1919, zaś wodowanie odbyło się 3 lipca 1920 roku. W dniu 15 kwietnia 1921 okręt wszedł w skład japońskiej marynarki wojennej w Yokosuka i został przydzielony do drugiej Floty jako flagowiec 2 Flotylli Niszczycieli.

Wraz z Flotyllą w roku 1922 jednostka odbyła rejs wzdłuż wybrzeża Chin, zaś w okresie między 18 lutego a 25 marca 1923 kolejny, tym razem na Ogasawara Gunto na wyspach Bonin. W latach 1926 – 1928 jednostka znajdowała się w rezerwie w bazie w Yokosuka, a następnie przez okres roku między grudniem 1928 a grudniem 1929 pełniła funkcję okrętu strażniczego w Mako na Tajwanie, przeprowadzając patrole na wodach Cieśniny Tajwańskiej. W czasie manewrów w godzinach nocnych 20 października 1930 w rejonie na południe od Daio Zaki, Shima Hanto *Kitakami* został uderzony w lewą burtę na wysokości między środkowym a rufowym kominem. Uszkodzenia nie były znaczne, sprowadzały się do przebicia poszycia kadłuba powyżej linii wodnej oraz zniszczeń w obrębie tylnej lewej burtowej wyrzutni torpe-

42. *Zuikaku* – jap. lot. zbud. 1938-41 Kobe, wyp. 25 675/29 800 t, dł. 250,0, szer. 26,0, zan. 8,9m, turb. par. 160 000 KM, prędkość 32 w., zasięg 9700 Mm/18 w., uzbr.: 84 sam, 16 x 127 mm plot, 42 x 25 mm plot, załoga 1660 ludzi.

Zuiho – jap. lot. zbud. 1935-40, przeb. 1941-42 Yokosuka, wyp. 11 262/13 950 t, dł. 201,4, szer. 18,0, zan. 6,6 m, turb. par. 52 000 KM, prędkość 28 w., zasięg 7800 Mm/18 w., uzbr.: 30 sam, 8 x 127 mm plot, 8 x 25 mm plot, załoga 785 ludzi.

43. w skład TF 38 wchodziły ciężkie lotniskowce *Enterprise*, *Essex*, *Intrepid*, *Franklin*, *Lexington*, lekkie *Cabot*, *Independence*, *Belleau Wood*, *Langley* i *San Jacinto*.

44. wg Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem* T 2, Poznań 1989.

45. w skład TG 38.4 wchodziły lotniskowce lekkie *Belleau Wood* (CVL-24) i *San Jacinto* (CVL-30).

46. *Isuzu* – jap. kr. l. zbud. 1920-23, Tokio – pozostałe dane jak *Kinu*.

Shimotsuki – jap. nisz. zbud. 1943-44 Nagasaki, wyp. 2701/3700 t, dł. 134,2, szer. 11,6, zan. 4,2 m, turb. par. 52 000 KM, prędkość 33 w., zasięg 8000 Mm/18 w., uzbr.: 8 x 100 mm plot, 15 x 25 mm plot, 4 wt kal. 610 mm, bg, załoga 300 ludzi.

Jallao – am. op. zbud. 1943-44 Manitowoc, wyp. 1526/2424 t, dł. 94,9, szer. 8,4, zan. 4,1 m, napęd 5400/2740 KM, prędkość 20,3/8,8 w., uzbr.: 10 wt kal. 533 mm (24 torpedy), 2 x 127 mm, 2 x 20 mm plot, załoga 75 ludzi.

47. wg Blair C., *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Warszawa 2001.

48. wg Blair C., *Ciche zwycięstwo...*

49. wg Apalkow J.W., *Bojowiej korabli...*

50. wg Lengerer H., Kobler-Edamatsu S., Rehm-Takahara T., *Kitakami...*

dowej. Jednostka została szybko naprawiona w stoczni w Yokosuka.

W grudniu 1931 krążownik ponownie został jednostką strażniczą w Mako na Tajwanie, skąd patrolował wody chińskie odwiedzając często w roku 1932 Szanghaj. We wrześniu 1935 jednostka weszła w skład *Sentai 9* aby wziąć udział w wielkich letnio-jesiennych manewrach Czwartej Floty. W czasie manewrów w dniu 20 września 1935 *Kitakami* padł ofiarą szalejącego tajfunu, który spowodował uszkodzenie kadłuba i nadbudówki krążownika. Usuwanie skutków zmagania z siłami przyrody, przeprowadzono w arsenał Sasebo między 13 października 1935 a 16 lutego 1936.

Wybuch otwartych działań zbrojnych na obszarze Chin spowodował, że pełniący funkcję jednostki strażniczej w Sasebo okręt z dniem 28 lipca 1937 został flagowcem nowo utworzonej 3 Flotyli Niszczycieli Trzeciej Floty. 14 sierpnia jednostka wraz z niszczycielami została skierowana na wody chińskie, gdzie operowała w rejonie Szanghaj – Woosung aż do początków grudnia 1937 roku.

Po powrocie do Sasebo *Kitakami* został odstawiony do rezerwy, a następnie częściowo przebrojony w związku z planowaną przebudową na tzw. „krążownik torpedowy”. Sama przebudowa, jak już wspomniano wcześniej w części artykułu dotyczącej modernizacji jednostek, przeprowadzona została jednak dopiero niemal w przededniu wybuchu wojny ze Stanami Zjednoczonymi i ich sojusznikami przez Stocznnię Marynarki Wojennej (Arsenał) w Sasebo w okresie między 25 sierpnia a 25 grudnia 1941 roku.

W dniu 1 września 1941 stanowisko dowódcy jednostki objął kmdr Tsutau Araki, którego jednak szybko, bo już 20 listopada tego roku zastąpił kmdr Saiji Norimitsu. Z dniem 20 listopada 1941 okręt został przydzielony wraz z bliźniaczym *Ooi* do dowodzonego przez kontradm. Fukuji Kishi *Sentai 9* Pierwszej Floty. Po zakończeniu przebudowy i ponownym wejściu do służby jednostkę skierowano na wody Morza Wewnętrznego, gdzie ubezpieczała zespół sił pancernych Głównej Floty. W dniach 16 – 22 stycznia 1942 okręt eskortował konwój do Mako na Tajwanie, a następnie 4 lutego powrócił do Zatok Hashirajima, gdzie przebywał

przez kolejne 2 miesiące. Między 22 a 27 marca 1942 jednostka przeszła w Kure drobny remont, a następnie została zadokowana w Sasebo między 20 kwietnia a 3 maja. Po powrocie na wody Hashirajima jednostka wpadła w wir przygotowań do operacji o kryptonimie „MI”, której celem było opanowanie atolu Midway. *Kitakami* wyszedł w morze wraz z siłami głównymi 29 maja, a po przegranej sromotnie bitwie pod Midway wszedł do Yokosuka, by ostatecznie powrócić na kotwicowisko Hashirajima. Na wodach tych okręt pozostawał do początków sierpnia, jedynie z krótką przerwą w dniach 9 – 24 lipca, gdy przeprowadzano remont w Arsenał w Kure.

Przegrana Japonii w bitwie pod Midway, rozstrzygniętej przez lotnictwo oznaczała krach koncepcji tzw. „krążowników torpedowych” zdolnych zmasowanymi nocnymi atakami torpedowymi osłabić potencjał ciężkich artyleryjskich okrętów przeciwnika. Równocześnie lądowanie amerykańskich wojsk na Guadalcanal oznaczało pilną konieczność zaopatrzenia działających tam własnych oddziałów, co wymagało posiadania przez japońską marynarkę wojenną szybkich transportowców zdolnych do przewozu ludzi i ładunków. W tej sytuacji zapadła decyzja o przebudowie obu zbędnych już „krążowników torpedowych” – *Kitakami* i *Ooi* na szybkie transportowce. Prace te zostały przeprowadzone w Kure i Yokosuka w miesiącu sierpniu i wrześniu 1942 roku. W ich toku 10 września w Yokosuka zdemontowano 4 ostatnie rufowe (Nr 7 – Nr 10) poczwórne wyrzutnie torpedowe Typ 92. Tym samym liczba wyrzutni na pokładzie spadła do 6 (24 rury z torpedami Typ 93 kal. 610 mm). Równocześnie wzmocniono uzbrojenie plot., montując 2 potrójnie sprzężone działka plot. Typ 96 25 mm, które zostały umieszczone w rejonie śródkręcia na lewej i prawej burcie. Niektóre źródła⁵¹ mówią, że zainstalowano wówczas także 2 pojedyncze wkm-y Typ 93 13 mm. Do zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych wyposażono jednostkę w 2 zrzutnie z zapasem 18 bomb głębinowych, zaś dla ułatwienia transportu na ląd przewożonych żołnierzy i ładunków w dwie 14-metrowe barki desantowe *Daihatsu*⁵².

W dniu 5 września 1942 nastąpiła zmiana dowódcy krążownika, którym został kmdr Nobumichi Tsuruoka.

Po opuszczeniu Kure *Kitakami* przeszedł do Yokosuka, gdzie zaokrętował żołnierzy z 4 Specjalnego Oddziału Desantowego Marynarki Wojennej Maizuru, by następnie przenieść ich na Truk, który osiągnięto 17 września 1942. Na Truk okręt pozostawał do 21 listopada, wykonując jedynie krótki rejs z 450 żołnierzami i zaopatrzeniem na wyspę Shortland w dniach 4 – 9 października.

W dniu 21 listopada 1942 rozformowano oficjalnie *Sentai 9*, a jednostkę podporządkowano bezpośrednio Połączonej Flocie. W okresie między 26 listopada a 3 grudnia krążownik przewiózł 250 t zaopatrzenia z Manili do Rabaul. 19 grudnia 1942 *Kitakami* opuścił Truk i przeszedł do Sasebo, które osiągnął 24 grudnia, po czym został odstawiony do stoczni na remont połączony z dokowaniem, ukończony 2 stycznia 1943.

Po opuszczeniu Sasebo jednostka przeszła do Chinkai w Chinach, a następnie 7 stycznia do Pusan w Korei, gdzie na pokład załadowano żołnierzy z 20 DP. 12 stycznia *Kitakami* w składzie jednostek grupy „HEI No 1” został skierowany na Nową Gwineę, gdzie dostarczył wzmocnienie dla walczących japońskich oddziałów. Okręt 14 stycznia 1943 osiągnął Palau, a 19 tego miesiąca Wewak. Po rozładunku jednostka ruszyła w drogę powrotną, tym razem jednak do chińskiego Tsingtao, które osiągnięto 31 stycznia. Tam zaokrętowano żołnierzy 41 DP, których w ramach transportu „HEI No 3” przerzucono do Wewak, trasą przez Palau. Po zakończeniu tej operacji krążownik 3 marca 1944 zawiął na Truk, gdzie z dniem 15 tego miesiąca został podporządkowany dowódcy sił Floty Obszaru Południowo-Zachodniego wiceadm. Shiro Takasu. Na przełomie marca i kwietnia okręt przeszedł do Surabaya, skąd wykonał 2 rejsy transportowe do Kaimana na Nowej Gwinei. Trasa trzeciego rejsu trans-

51. wg Apalkow J.W., *Bojowyje korabli...*, w tym czasie miano również zdemontować burtowe działka kal. 14 cm, co nie znajduje jednak potwierdzenia w innych źródłach

52. barki desantowe *Daihatsu* – wyp. 20 t, dł. 14,6, szer. 3,4, zan. 0,75 m, silnik spalinyowy 60-150 KM, prędkość 7,5 – 8,5 w., załoga 12 ludzi.



Kitakami w porcie Sasebo na fotografii z 19 stycznia 1945 roku pokazującej szeroki zakres ostatniej dla tego okrętu oraz bliźniaczego Ooi modernizacji.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

portowego w maju 1943 wiodła na Kaimana przez Ambon i Makassar. W dniu 17 maja 1944 w Surabaja nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy *Kitakami*, które objął kmr Tomekichi Nomura.

W dniu 23 czerwca 1943 trzy krążowniki pierwszej grupy Typu 5500 t – *Kitakami*, *Ooi*, *Kuma* oraz niewiele młodszy *Kinu* zostały w Makassar zaatakowane przez ciężkie bombowce Consolidated B-24 „Liberator” ze składu 319 Dywizjonu Bombowego amerykańskiej 5 Armii Powietrznej, które nie uzyskały żadnych bezpośrednich trafień, jednak jednostki miały drobne uszkodzenia od wybuchów padających w pobliżu bomb. Jeszcze w tym samym dniu okręt wyszedł do Balikpapan na Borneo, które osiągnął 30 czerwca. Z dniem 1 lipca 1943 krążownik wraz z bliźniaczym *Ooi* został przydzielony do Sentai 16 Floty Obszaru Południowo-Zachodniego. W lipcu 1943 jednostka pełniła funkcje strażniczą w Surabaja by 1 sierpnia przejść do Singapuru. Tam w bazie Seletar czekał okręt remont połączony z dokowaniem zakończony 24 sierpnia. Na początku września krążownik wykonał rejs transportowy na archipelag Nikobarów, a w drodze powrotnej wszedł do Penang, gdzie uzupełnił paliwo. Po powrocie do Singapuru jednostkę 11 września skierowano na kotwiczowsko Lingga Roads, gdzie przez okres miesiąca, do początków października prowadzono szkolenie załogi. Po tym

czasie okręt przeszedł do Penang, gdzie zaokrętował żołnierzy, których przetransportował 22 października do Port Blair na Andamanach. Operację tę powtórzono jeszcze w dniach 29 – 31 października, po czym znów skierowano krążownik na kotwiczowsko Lingga Roads.

W dniu 21 listopada nastąpiła zmiana dowódcy *Kitakami*, którym został kmr Jo Tanaka. Postój na kotwiczowsku trwał do 21 stycznia 1944, a jedyną jego przerwą był krótki remont i dokowanie w Singapurze w dniach 16 – 23 grudnia 1943.

23 stycznia japoński zespół składający się z krążownika ciężkiego *Aoba*, bliźniaczych krążowników lekkich *Kitakami* i *Ooi* oraz *Kinu*, a także niszczyciela *Shikinami*⁵³ wyruszył z transportem wzmocnienia i zapasami na Andamany. W dniu 25 stycznia zespół rozładował się w Port Blair, po czym wyruszył w drogę powrotną.

W dniu 27 stycznia 1944 na wodach Cieśniny Malakka 110 Mm na południowy zachód od Penang *Kitakami* został zaatakowany przez brytyjski okręt podwodny *Templar*⁵⁴ dowodzony przez kmr ppor. DJB Beckley, który odpalił salwę 6 torped. Dwie torpedy dosięgły prawą burzę krążownika, powodując śmierć 12 członków załogi i średnie uszkodzenia kadłuba, do którego wnętrza dostało się około 900 t wody⁵⁵. Po dokonaniu prowizorycznej naprawy w Angsa Bay w pobliżu Port Swet-

tenham na Malajach, krążownik *Kinu*, eskortowany przez niszczyciel *Shikinami*, przeholował uszkodzony okręt 1 lutego 1944 do Singapuru, gdzie trafił na remont do bazy Seletar. Prace naprawcze zostały zakończone dopiero 21 czerwca 1944, a w międzyczasie 10 czerwca 1944 nastąpiła kolejna zmiana dowódcy okrętu, którym został kmr Saburo Kasa.

2 lipca 1944 *Kitakami* opuścił Singapur, kierując się wraz ze zbiornikowcem floty *Kyokuto Maru* na wody metropolii. Po drodze jednak okazało się, że w kadłubie pojawiły się przecieki i jednostka musiała 9 lipca wejść do Manili, gdzie przeprowadzono remont, połączony z dwukrotnym dokowaniem, który pozwolił w końcu usunąć nieszczelności, co pozwoliło na kontynuowanie rejsu 8 sierpnia 1944.

14 sierpnia 1944 krążownik osiągnął Sasebo, gdzie z miejsca został skierowany do stoczni, która rozpoczęła przebudowę jednostki na okręt – nosiciel żywych torped „kaiten”. prace te trwały do 20 stycznia 1945, a w ich toku dokonano głębokiej modyfikacji *Kitakami*, wykorzystując częściowo założenia niezrealizowa-

53. *Shikanami* – jap. nisz. zbud. 1929 Mizuru – pozostałe dane jak *Uranami*.

54. *Templar* – bryt. op., zbud. 1942-43 Barrow, wyp. 1090/1575 t, dł. 83,8, szer. 8,1, zan. 4,5 m, napęd 2500/1450 KM, prędkość 15,9 w., uzbr.: 11 wt kal. 533 mm (17 torped), 1 x 102 mm, załoga 61 ludzi.

55. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers...*

nego planu przebudowy na szybki transportowiec z maja 1944 roku.

Zdemontowano całkowicie dotychczasowe uzbrojenie torpedowe i artyleryjskie głównego kalibru, montując w zamian 2 podwójnie sprzężone działa plot. Typ 89 12,7-cm (po jednym na dziobie i rufie). Zwiększono do 67 luf liczbę dział plot. Typ 96 25 mm, w tym 12 zespołów potrójnie sprzężonych i 31 pojedynczych dział. Do zwalczania okrętów podwodnych służyły 2 rufowe rzutnie oraz 2 burtowe miotacze Typ 3 z zapasem 18 bomb głębinowych.

Zgodnie z planem okręt miał zabierać na pokład 8 „kaiten” Model 1 (na bazie torpedy Typ 93 kal. 61-cm). Do ich obsługi zamontowano w rejonie rufowego masztu specjalny dźwig pokładowy o udźwigu 30 t z transportowca wodnosamolotów *Chitose*, zaś same torpedy miały znajdować się na szynach transportowych ułożonych na lewej i prawej burcie. Do wodowania „kaiten” przystosowano specjalnie skos rufy.

Zmodyfikowano siłownię krążownika demontując rufowe turbiny wraz z obsługiwanymi przez nie wewnętrznymi śrubami napędowymi, pozostawiono jednak wszystkie 12 kotłów. Moc siłowni spadła do 35 110 KM, co pozwoliło na rozwijanie maksymalnej prędkości 23,8 węzła. W miejscu zdemontowanej siłowni powstało pomieszczenie ładunkowe, które mógł obsługiwać 30-tonowy dźwig pokładowy.

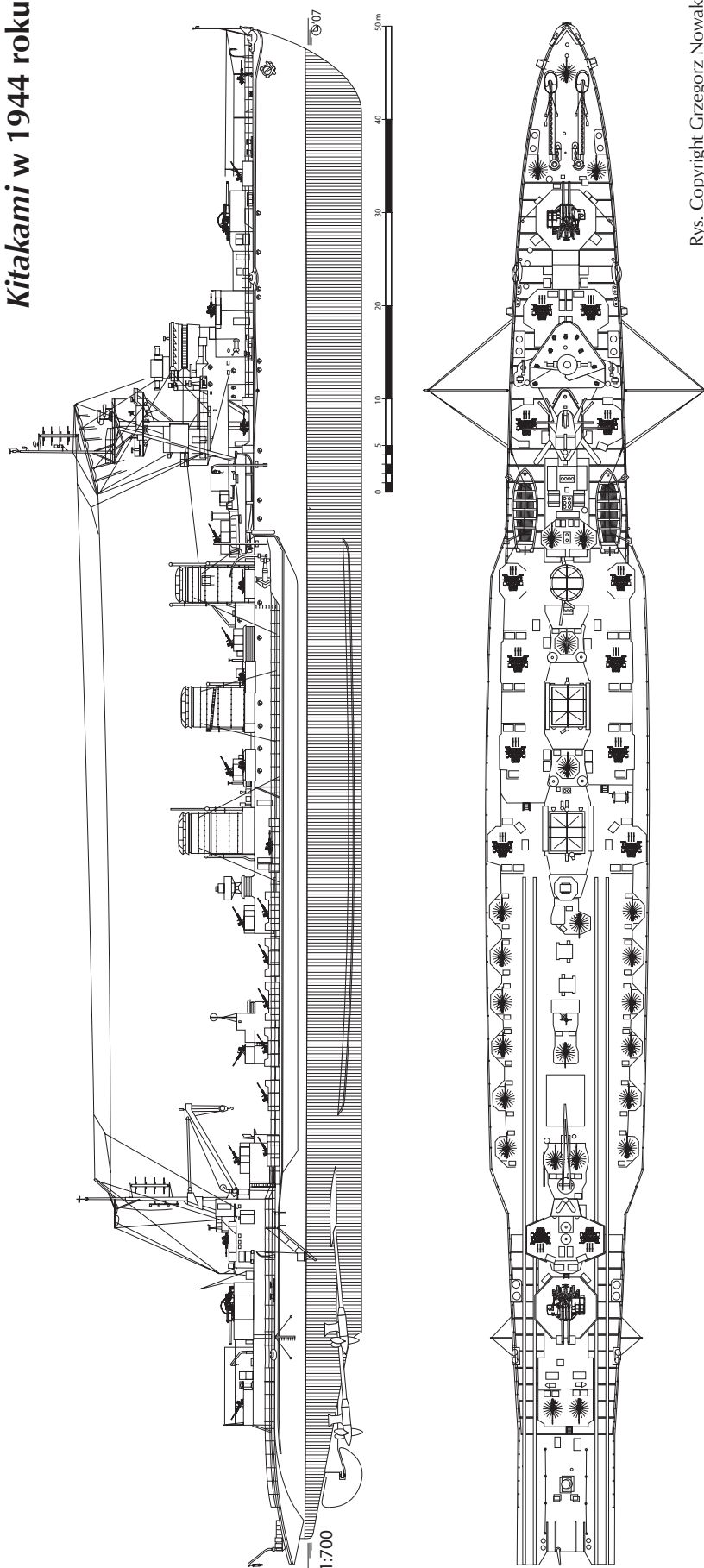
Okręt otrzymał radar obserwacji nawodnej No 22 oraz 2 radary obserwacji powietrznej No 13.

Do 4 zmniejszono liczbę pokładowych środków pływających. Przed dziobowym kominem znalazły się 9-metrowy kuter wiosłowy i 11-metrowa łódź motorowa, zaś w rejonie luku ładowni 9-metrowy kuter wiosłowy i specjalna 10 metrowa barka.

Z uwagi na znaczną rozbudowę artylerii plot., liczebność załogi wzrosła do 615 marynarzy i oficerów⁵⁶.

W trakcie przebudowy dwukrotnie zmienił się dowódca krążownika, wpierv 29 sierpnia 1944 został nim kmdr Masamoto Shimizu, a następnie 1 grudnia kmdr Kokuzo Kanaoka. Z dniem 15 listopada 1944 jednostkę podporządkowano Połączonej Flocie.

Kitakami w 1944 roku



Rys. Copyright Grzegorz Nowak

56. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers...*



Na pokładzie *Kitakami* w 1945 roku. Widoczne stanowiska działek przeciwlotniczych oraz legary dla „kaitenów”.

Fot. zbiory Shizuo Fukui



Moment zrzutu „kaitena” z rufy *Kitakami* w marcu 1945 roku.

Fot. zbiory Shizuo Fukui

Po zakończeniu przebudowy *Kitakami* przeszedł do Kure, a następnie na wody Morza Wewnętrznego, gdzie

misji, jaką było wyjście w końcu maja przeciwko amerykańskiej flocie operującej w rejonie Okinawy.

podjął ćwiczenia z „kaiten”, ograniczone jednak przez chroniczny brak paliwa, na jaki cierpiała w owym okresie japońska marynarka wojenna.

W dniu 19 marca 1945 japońskie okręty zgromadzone w Kure i na Morzu Wewnętrznym zostały zaatakowane przez lotnictwo pokładowe zespołu TF 58 wiceadm. Marca Mitschera. Zakotwiczony w rejonie przesmyku Hayase krążownik nie został w trakcie ataku uszkodzony i 4 kwietnia 1945 przeszedł na kotwisko w pobliżu Kurahashi, gdzie był wykorzystywany głównie do celów szkoleniowych. Brak paliwa ocalił okręt przed udziałem w samobójczej

W pierwszych dniach lipca na pokładzie krążownika zamontowano dodatkowe 27 pojedynczych dział plot. Typ 96 25 mm, zwiększając tym samym ich liczbę do 94 luf.

W dniu 24 lipca 1945 siły amerykańskiego zespołu TF 38 dowodzonego przez wiceadm. Johna S. McCain, ponownie zaatakowały rejon Kure. Tym razem jednak szczęście opuściło *Kitakami*, który został uszkodzony zarówno w wyniku bezpośrednich trafień w czasie popołudniowych jak i bliskich wybuchów bomb w czasie porannych ataków. Na pokładzie okrętu zginęło 32 członków załogi, a dalszych 7 odniosło ciężkie rany⁵⁷

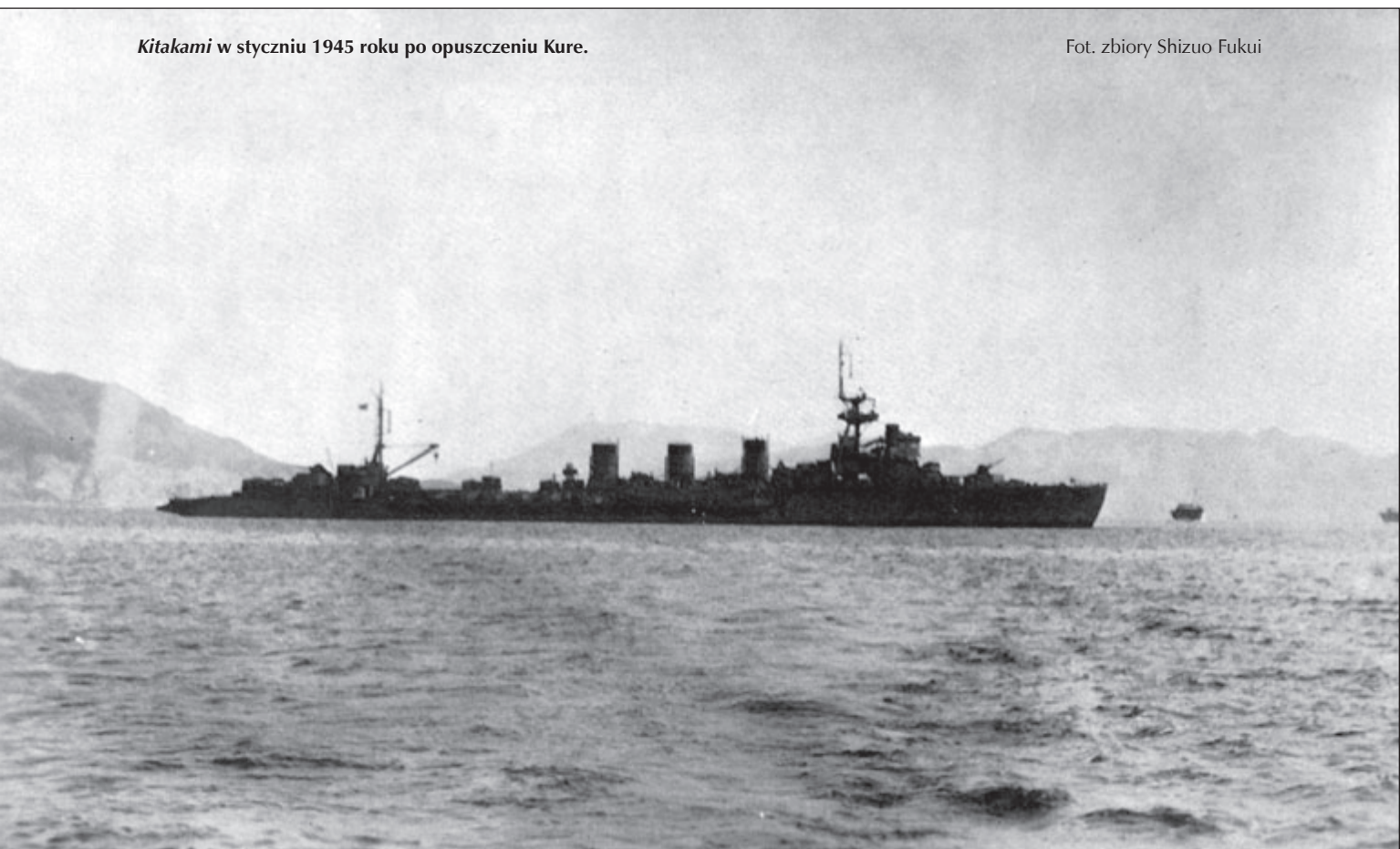
Po kapitulacji Japonii, uszkodzony *Kitakami* został oficjalnie skreślony z listy floty z dniem 30 listopada 1945 roku. Okręt przetrwał jednak jeszcze jakiś czas, pełniąc w Kagoshima do lipca 1946 funkcję bazy warsztatowej dla jednostek Służby Repatriacyjnej. Następnie został przeholowany do Nagasaki, gdzie 21 września 1946 zapadła decyzja o jego złomowaniu. Demontaż został przeprowadzony w stoczni Mitsubishi w Nao w okresie między 1 października 1946 a 1 kwietnia 1947 roku.

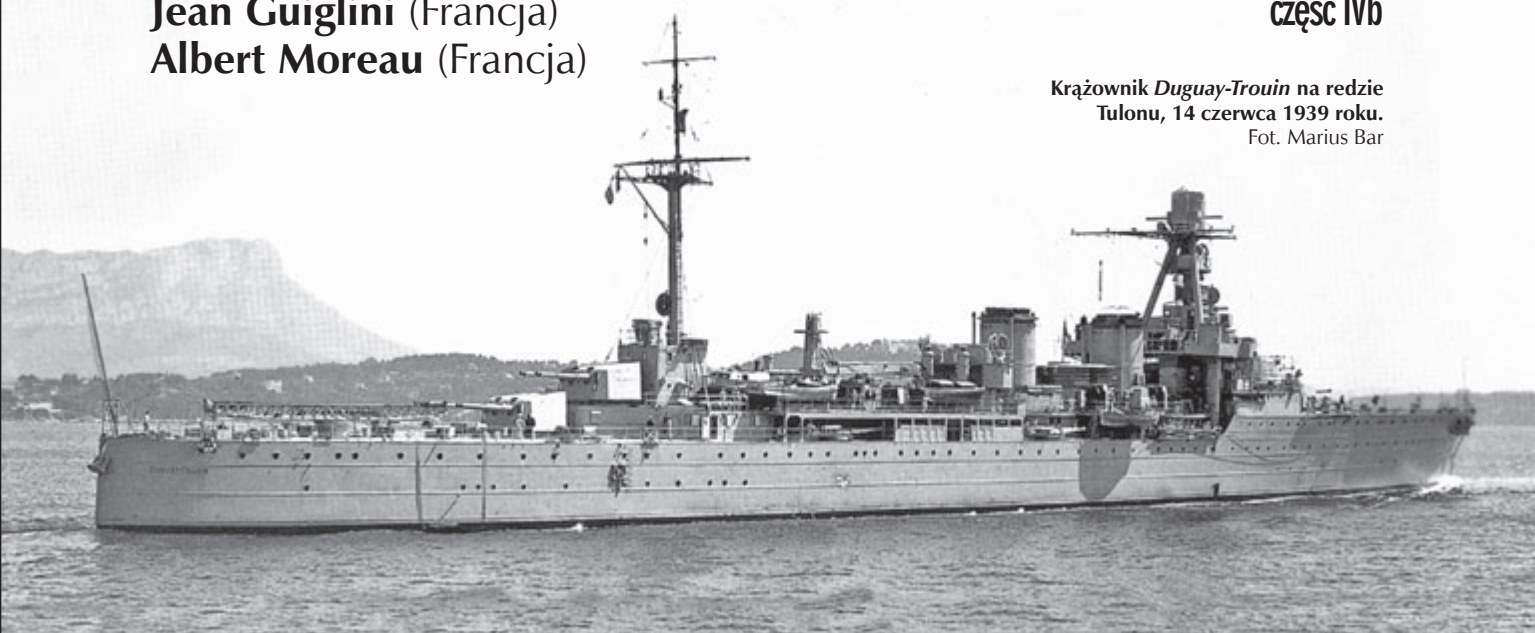
(ciąg dalszy nastąpi)

57. wg Lacroix E., Wells L., *Japanese Cruisers...*

Kitakami w styczniu 1945 roku po opuszczeniu Kure.

Fot. zbiory Shizuo Fukui





Francuskie krążowniki 8000 t

Przebieg służby „Duguay-Trouin” 1939

Poważny remont *Duguay-Trouin* zakończyła seria prób sprawności przeprowadzona między 17 a 20 stycznia, w trakcie której jednostka znalazła się w Porquerolles, Saint-Raphaël i Salins d'Hyères. W dniach 31 stycznia – 2 lutego okręt przeprowadzał ćwiczenia w Golfe-Juan, a 3-go odbył ćwiczenia artyleryjskie. Zakończono całość prac i jednostka była gotowa do ponownego rozpoczęcia aktywnej służby 13 lutego.

Eskadra Szkolna wyszła z Tulonu 16 lutego na ćwiczenia, a także by odwiedzić różne porty Lazurowego Wybrzeża w związku Tygodniem Karnawałowym. Wieczorem w dniu opuszczenia bazy *Duguay-Trouin* wraz z okrętem liniowym *Paris* (pod flagą d-cy Eskadry wiceadm. Devin) i *Courbet* rzucił kotwicę w Villefranche. Towarzyszyły im niszczyciele *Lion* i *Vauban*, torpedowiec *Tramontane* oraz 2 ścigacze okrętów podwodnych. W dniu 22-go *Duguay-Trouin* wraz z *Tramontane* oraz 2 Dywizjonem Krążowników, składającym się z *Duquesne* (kontradm. Kerdudo) i *Suffren* oraz dodatkowo *Pluton*, przeszedł do Salins. W drodze powrotnej krążownik stanął na kotwicy w Lavandou, a do Brestu wrócił 23 lutego.

W dniach 6–11 marca okręt stał w Marsylii, by później kilkakrotnie uczestniczyć w ćwiczeniach w pobliżu Tulonu, w tym 28-go w ćwiczebnym strzelaniu artyleryjskim. Między 14 a 18 kwietnia jednostka przeprowa-

dziła okrężny rejs do Bizerty, przewożąc rezerwistów, zaś w końcu miesiąca dwukrotnie wychodziła w morze, kotwicząc za pierwszym razem koło Sarny, a drugim w Bandol.

W dniu 2 maja pożar wywołany krótkim spięciem uszkodził dalocełownik artylerii plot. lewej burty, który naprawiono w ciągu miesiąca. Kilka tygodni później w czasie drobnego remontu w dniach 2 – 9 czerwca, śruby napędowe o trzech piórach zamontowane prowizorycznie na zewnętrznych wałach napędowych zostały zastąpione przez śruby o czterech piórach, tym samym *Duguay-Trouin* miał ponownie ich kompletny zestaw.

W dniu 10 czerwca w rezultacie wprowadzenia nowej struktury organizacyjnej francuskiej marynarki wojennej Eskadrę Szkolną rozformowano. W tym samym dniu utworzono 5 Eskadrę (kontradm. J.H.C.F. Moreau) bazującą w Lorient. W jej skład włączono okręty szkolne, poza 2 Dywizjonem którego krążowniki miały pozostać na Morzu Śródziemnym, jako część 3 Eskadry. W rezultacie *Duguay-Trouin* wraz z *Paris* i *Courbet* opuściły 14 czerwca Tulon kierując się na północ do Lorient, który osiągnęły rankiem 25-go, odwiedzając po drodze Oran i Casablanca.

Kilka dni później, 4 lipca, *Duguay-Trouin* przeprowadził ćwiczenia artyleryjskie w zatoce Quiberon. Jednostka zastąpiła *Pluton* jako szkolny okręt kierowania ogniem artyleryjskim i oczeki-

wano, że będzie mogła przejąć funkcję z dniem 1 sierpnia.

Chmury nad Europą zbierały się jednak coraz czarniejsze i zaledwie kilka tygodni później nowy światowy konflikt skutecznie zniweczył te oczekiwania.

W dniu 25 sierpnia 5 Eskadra wyszła z Lorient i zebrała się w Brescie, gdzie 30-go kontradm. Moreau podniósł swoją flagę na *Duguay-Trouin*. Przy tej okazji zestaw pokładowych środków pływających krążownika został powiększony o trzecią motorową łódź o długości 9 m, pochodzącą z okrętu liniowego. Została ona specjalnie zaokrętowana dla użytku admirałskiego, a następnie pozostawiona na krążowniku.

W dniu 30 sierpnia *Duguay-Trouin* opuścił Brest kierując się do Casablanki (1 – 3 września) i Dakaru. Działania wojenne rozpoczęły się nim jednostka przybyła 5 wrześni do ostatniego z portów, który stał się jej bazą.

Przed wybuchem wojny, gdy krążownik znajdował się jeszcze w morzu, na jego pokład nie dotarł niestety meldunek z łodzi latającej „Guilbaud E 41” (Eskadra E 4), wysłany w dniu 2 września o godz. 16.00 informujący o obecności w punkcie o współrzędnych 13°53' N i 18°33' W niemieckiej jednostki *Ostmark*. Ten morski tender Lufthansy szedł kursem 032° z prędkością 13 węzłów. Jednostka ta była dostrzeżona przez francuski wodnosamolot kilka dni wcześniej, zaś inna maszy-

na zauważyła ją cumującą w Bolama (Gwinea Portugalska). W chwili wypowiedzenia wojny, rankiem 3 września *Ostmark* pozostawał poza zasięgiem lotnictwa, skutkiem czego bezpiecznie dotarł 6-go do La Luz na Wyspach Kanaryjskich.

W dniu 10 września *Duguay-Trouin* wyszedł z Dakaru, kierując się do Freetown, które osiągnął 12-go. Nazajutrz krążownik wyszedł w morze by spotkać się z idącym z Cotonou parowcem *Canada* (Fabre Line) o wyporności 9684 t. 16-go okręt wraz z eskortowanym statkiem zakotwiczyły w Konakri. Obie jednostki 18-go wyruszyły do Dakaru, który osiągnęły następnego dnia. Tam *Duguay-Trouin* znalazł *Primauguet*, który 14 września powrócił z Dalekiego Wschodu. Tym samym utworzony 28 sierpnia 6 Dywizjon Krążowników 5 Eskadry był w komplecie.

W dniach między 25 września a 1 października *Duguay-Trouin* patrolował ocean w poszukiwaniu nieprzyjacielskich statków, a w szczególności frachtowców *Amasis* i *Chemnitz*¹⁷, które opuściły Las Palmas 24-go o godz. 01.00. Ostatecznie *Chemnitz* został ujęty 28 września przez okręt podwodny *Poncelet* (kpt. de Saussine du Pont de Gault), gdy tymczasem *Amasis* zdołał dotrzeć do Niemiec.

W dniu 26 października o 10.00 *Duguay-Trouin* wyszedł z Dakaru by eskortować liczącą 29 statków brytyjski konwój SL 6 ze Sierra Leone. Konwój spóźniał się i krążownik nie mógł go odnaleźć aż do południa 27-go. W eskorcie konwoju okręt pozostawał do 31 października godz. 18.00, po czym opuścił go w punkcie o współrzędnych 27°29'N i 20°05'W. Dakar krążownik osiągnął wieczorem 2 listopada. Ponownie wyszedł w morze 4-go w związku z możliwością przechwycecia niemieckiego frachtowca *Pionier*¹⁸, który 29 października opuścił port Santa Isabel na wyspie Fernando Po (Gwinea Równikowa). Statku nie udało się jednak przechwycić i zdołał on bezpiecznie zawinąć w nocy z 10/11 listopada do Las Palmas.

W dniu 18 listopada rozformowano 5 Eskadrę i *Duguay-Trouin* znalazł się w dyspozycji Dowódcy Marynarki Wojennej we Francuskiej Afryce Zachodniej. Rozkazy wydane jednostce musiały być akceptowane przez „l'Amiral Afrique” (uwaga wydawcy: oficjalny tytuł nowego francuskiego dowództwa strategicznego Południowego Atlantyku i Afryki) od dnia 14 grudnia, gdy adm.

Ollive objął tę funkcję w Casablance.

Wspólna angielsko-francuska operacja została przeprowadzona między 22 listopada a 1 grudnia, a jej celem było przechwycenie niemieckiego liniowca *Windhuk*¹⁹, który miał opuścić port Lobito (Angola) 16 listopada o godz. 21.00. W działaniach wzięły udział krążowniki *Foch* i *Dupleix*, niszczyciele *Milan* i *Cassard*, łodzie latające „Guilbaud” i „Cuverville” oraz lotniskowiec *Hermes*. *Duguay-Trouin* wyszedł z Dakaru 25 listopada o 15.00 z prędkością 20 węzłów do punktu o współrzędnych 19°N:25°W. Przez kolejne całe dwa dni od 26-go godz. 18.00 do 28-go godz. 19.00 okręt patrolował bez żadnych rezultatów ocean wzdłuż 19° równoleżnika między 25° a 31° W. W drodze powrotnej do bazy zatrzymał holenderski frachtowiec *Aalsum* i aresztował znajdujących się na jego pokładzie obywateli niemieckich.

O godz. 16.00 30 listopada krążownik powrócił do Dakaru, gdzie w dniach 4 – 8 grudnia przeszedł drobne naprawy. Tymczasem *Windhuk* prześliznął się przez zastawione sieci obławy i 7 grudnia przybył do Santos (Brazylia).

Wraz z okrętami podwodnymi *Acheron*, *Fresnel*, *Le Héros* i *Redoutable*, *Duguay-Trouin* uczestniczył w poszukiwaniach w rejonie wybrzeża francuskich kolonii afrykańskich, niemieckiej jednostki zaopatrzeniowej *Altmark*, na której pokładzie znajdowali się jeńcy ze statków zatopionych przez pancernik „kieszonkowy” *Graf Spee*. Krążownik wyszedł z Dakaru 19 grudnia wczesnym popołudniem z zadaniem przeszukiwania strefy między 14-30°N, 38-30°W i 14-30°N, 32-30°W. Z uwagi na brak paliwa okręt w dniu 23-go o godz. 12.00 GMT przerwał patrol i powrócił do Dakaru w Boże Narodzenie popołudniu. Mimo podjętych przez Aliantów środków, *Altmark* zdołał dotrzeć do Niemiec 27 marca 1940. Na szczęście jednak w wyniku śmiałej akcji przeprowadzonej 16 lutego przez niszczyciel *Cossack* w Josingfjord, gdzie niemiecka jednostka szukała schronienia, wszyscy jeńcy zostali uwolnieni.

W dniu 30 grudnia *Duguay-Trouin* podniósł tymczasowo flagę adm. Ollive (d-cy sił morskich na Południowym Atlantyku i w Afryce) i nazajutrz przeszedł do Konakri i Freetown.

1940

1 stycznia *Duguay-Trouin* przyszedł do Konakri, skąd następnego dnia wyruszył do Freetown. Tam pobyt trwał

jedynie kilka godzin, po czym jednostka powróciła natychmiast do Dakaru, gdzie pozostawała między 3 a 10 stycznia.

Krążownik wymagał poważnego remontu, już w październiku pojawiły się problemy z siłownią, z którymi nie można było sobie poradzić w czasie bazowania w Dakarze. Stąd też podjęto decyzję o skierowaniu okrętu do Lorient celem przeprowadzenia gruntownego remontu.

Okręt opuścił Dakar 10 stycznia krótko przed południem w eskorcie konwoju 10.D.F. (liniowce *El Djazair*, *El Mansour*, *Brazza*, *Touareg*...), który 14-go przybył do Casablanki. Tam krążownik opuścił konwój i od 16 stycznia kontynuował rejs do Lorient, eskortowany przez 2 marokańskie (?) samoloty lotnictwa morskiego i torpedowiec *La Railleuse*. W dniu 17 stycznia o godz. 08.00 w punkcie o współrzędnych 41-10°N i 09-50°W obie jednostki spotkały się z zespołem składającym się z liniowców *De la Salle* i *Brazza*, pod eskortą *Basque*. Tam miała nastąpić zmiana eskorty, jednak z uwagi na fakt, że jedna z jednostek eskorty – *Jaguar*, została poważnie uszkodzona w nocnej kolizji z brytyjskim niszczycielem *Keppel*, *Duguay-Trouin* musiał ruszyć samodzielnie do Lorient, gdzie dotarł 18-go o 10.00.

Duży remont okrętu rozpoczął się 27 stycznia i objął poważne prace.

Stwierdzono, że kadłub krążownika znajduje się w dobrym stanie. Dwa miesiące wojennej służby potwierdziły, że mimo dobrej dzielności morskiej, okręt był czuły na wiatr i w znaczący sposób dryfował w momencie zatrzymywania się lub poruszania z małą prędkością. Dla przykładu wchodząc do Dakaru wczesnym rankiem 2 listopada 1939 z zapasem zaledwie 280 t paliwa w zbiornikach, okręt miał znaczny przechył (18°). Stąd też uznano, że nie należy pozwalać by zapas paliwa spadł poniżej 400 t o ile chce się zachować właściwości manewrowe jednostki.

Aby zapobiec temu poważnemu problemowi szereg pomieszczeń zamieniono w przedziały stabilizacyj-

17. wyp. 5522 t, Norddeutscher Lloyd. Wkrótce włączony do francuskiej floty handlowej pod nazwą *Saint-Bertrand* (nadana dla upamiętnienia d-cy *Poncelet*) i przydzielony do Cie. Generale Transatlantique. Przetrwał wojnę i pozostawał w eksploatacji do roku 1955.

18. wyp. 3285 t, Afrikanische Frucht Co.

19. wyp. 16 662 t, Woermann Line.

ne. O takich krokach zdecydowano z uwagi na nadwyzkę wagi i jej wpływ na stabilność okrętu w związku z koniecznością osłonięcia mostku i wyrzutni torpedowych płytami blach dla zabezpieczenia przed odłamkami z broni małego kalibru.

Po dokowaniu w dniach 17 – 20 kwietnia i zakończeniu remontu, 15 maja *Duguay-Trouin* przeprowadził próbę sprawności. W ciągu 1,5 godziny przy wietrze NW i sile 5° i stanie morza 2°, okręt uzyskał skromną prędkość 26 węzłów. Później w tych samych warunkach okręt uzyskał przez godzinę prędkość 28 węzłów. Następnego dnia w zatoce Quiberon przeprowadzono próbne strzelanie, po czym wieczorem jednostka wróciła do Brestu.

W związku z przydziałem od 1 maja do Morskiego Dywizjonu Levantu, *Duguay-Trouin* 17 maja o godz. 20.00 opuścił Brest kierując się do nowego miejsca przeznaczenia. Na trasie 21-go znalazła się Bizerta, a 24-go Aleksandria gdzie okręt znalazł się pod egidą wiceadm. Godfroy, d-cy Sił X (Francuska Eskadra Wschodniego Morza Śródziemnego).

W dniu 26 maja krążownik opuścił Aleksandrię wraz z *Duquesne*, flagowcem Eskadry. Następnego ranka w Bejrucie dołączyły do nich *Tourville* i *Suffren* oraz niszczyciel *Forbin*, który dotarł już 21-go. W dniach 3 i 6 czerwca *Duguay-Trouin* wychodził w morze na ćwiczenia. 11-go bazując nadal w Bejrucie, krążownik wraz z Siłami X przeprowadził rajd na wyspy Dodekanazu, po którym wraz z resztą zespołu powrócił po 16.00 do Aleksandrii.

Gdy rozpoznanie lotnicze stwierdziło obecność kilku włoskich krążowników w Tobruku, *Duguay-Trouin*, *Suffren* i 3 brytyjskie niszczyciele wyszły z Aleksandrii 21 czerwca późnym popołudniem. Kolejny meldunek nie potwierdził jednak obecności nieprzyjaciela i zespół powrócił do bazy o 21.00. W czasie tego wyjścia w morze krążownik rozwijał prędkość 28 węzłów przy której nie odnotowano żadnej wibracji. Z drugiej strony w czasie krótkiego marszu z dużą prędkością – 30 węzłów przez 10 minut, wyczuwalna była silna vibracja okrętu szczególnie jego rufowej części. Kilka dni wcześniej przy moło w Bejrucie doszło do drobnego uszkodzenia lewej śruby. Sądzono, że będzie to skutkowało jedynie niewielkim obniżeniem prędkości, ale spowodowało to niestety zwiększenie wibracji przy dużych prędkościach.

Następnego dnia, 22 czerwca w ramach operacji przeciwko Sycylii, Siły X miały opuścić Aleksandrię przed godz. 23.30 wraz z brytyjską flotą pod dowództwem adm. Sir Andrew Cunningham. Francuskie okręty, w tym *Duguay-Trouin* rzucały właśnie cumy gdy otrzymały informację od wiceadm. Godfroy o odwołaniu operacji. Biorąc pod uwagę sytuację we Francji, decyzyja ta nie wprowadziła nikogo w zdumienie i wszystkie okręty z żalem przycumowały ponownie.

Na redzie Aleksandrii, dzięki mądrości wiceadm. Godfroy, a przed wszystkim zrozumieniu adm. Cunningham, zdołano szczęśliwie uniknąć angielsko-francuskiej konfrontacji.

Dla unieruchomionych francuskich okrętów zaczął się długi, bardzo długi okres wyczekiwania, którego nie przerywały żadne poważne wydarzenia mogące naruszyć przeraźliwą monotonię.

Choć w czasie nocnego bombardowania portu przez włoskie samoloty w ostatnim tygodniu sierpnia, bomby eksplodowały w wodzie w pobliżu *Duguay-Trouin*, powodując dotkliwe kołysanie, to jednak szczęśliwie nikt z załogi nie został ranny.

Kmdr Trolley de Prevaux będąc chory, po prawie dwuletnim okresie dowodzenia okrętem, opuścił swoje stanowisko 10 października i został repatriowany do Bejrutu. Ten dobry oficer kontynuował później swą karierę w Tulonie. Związany z ruchem oporu, został aresztowany wraz z żoną przez Gestapo i rozstrzelany 19 sierpnia 1944 w Bron (Rhône). Wcześniej był attache morskim w Berlinie. Po zakończeniu wojny został pośmiertnie awansowany do stopnia kontradm. i nadano mu tytuł Kawalera Wolności. Pośmiertnie Medal Francuskiego Ruchu Oporu otrzymała również pani Trolley de Prevaux. Dziś, gdy kilka francuskich okrętów nosi nazwiska bohaterów ruchu oporu, można się tylko dziwić że wśród nich niema nazwiska kontradm. Prévaux. Należy mieć nadzieję, że marynarka wojenna któregoś dnia naprawi swój błąd.

1941 – 1942 – 1943

Dowództwo *Duguay-Trouin* objął kmdr P.B.J. Bénac, ocalały z eksplozji okrętu minowego *Pluton* i pełnił tę funkcję przez 2 smutne lata od 10 października 1940 do 10 października 1942. Jego następca kmdr A.J. Michaud, miał więcej szczęścia i było mu

danym poprowadzić krążownik znów do walki.

Rozwój sytuacji ogólnej w zachodniej części basenu Morza Śródziemnego i całkowita okupacja Francji przez Niemców, spowodowała, że wiceadm. Godfroy zdecydował się 17 maja 1943 połączyć swój zespół z siłami morskimi we Francuskiej Afryce Zachodniej. Realizacja tego zamiaru zabrała admirałowi 6 miesięcy.

Oczekiwanie na skompletowanie załóg i problemy z niezbędnymi remontami opóźniły odejście Sił X do Dakaru trasą via Przylądek Dobrej Nadziei. *Duguay-Trouin* mógł pójść na dok 17 czerwca, zmieniając *Suffren*.

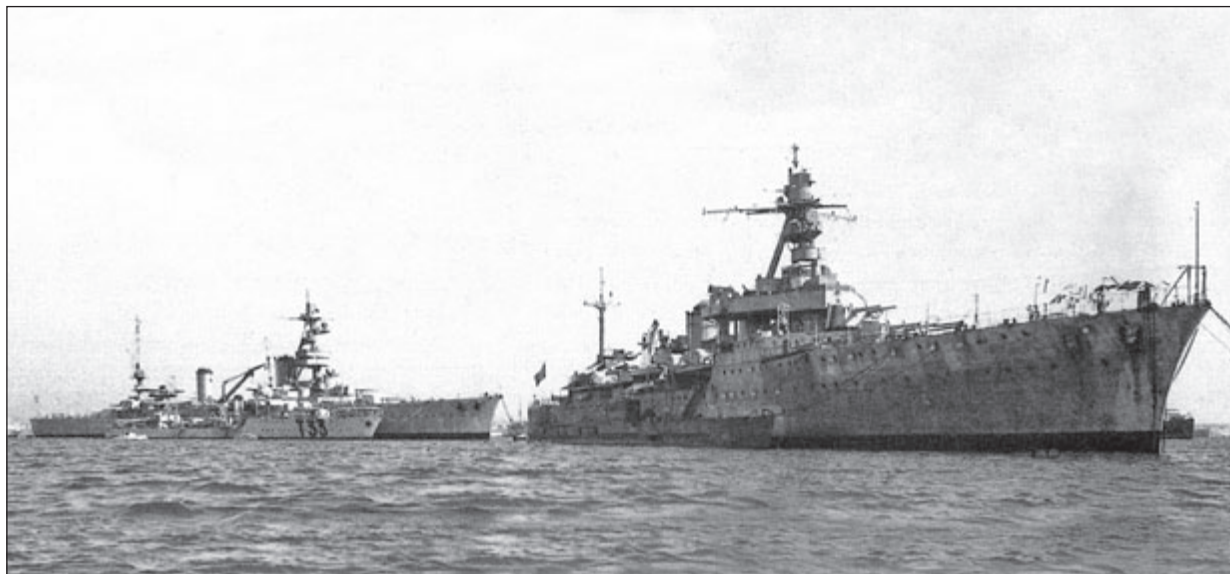
W końcu późnym popołudniem 22 czerwca zespół opuścił Aleksandrię kierując się do Suez w następującym porządku: *Lorraine*, *Tourville*, *Suffren* (pod flagą niedawno awansowanego kontradm. Dillard) i na końcu *Duguay-Trouin*. Eskorta składała się z *Le Fortune*, *Basque* i *Forbin*. Niszczyciele otrzymały zezwolenie na manewrowanie w czasie przybycia dużych okrętów do Port Said, a następnie przyłączyły się do nich trasą bezpośrednio przez Morze Śródziemne.

W tym czasie *Duguay-Trouin* z wiceadm. Godfroy na pokładzie, zaczęli nieszczęśliwie jedną z zewnętrznych śrub o linę cumowniczą i został unieruchomiony w Aleksandrii na okres 2 dni.

Przed ostatecznym opuszczeniem egipskich wód, francuski zespół przeprowadził na redzie Suezu tygodniowe ćwiczenia w oczekiwaniu na przybycie jednostek wzmocnienia. W dniu 1 lipca okręty przeprowadziły na wodach Zatoki Sueskiej szkolenie artyleryjskie.

Przez wyjściem w daleką podróż Siły X zostały podzielone na 2 grupy. Pierwsza z wiceadm. Godfroy, składająca się z *Duquesne* i *Tourville* oraz *Lorraine*, opuściła Suez 3 lipca o 05.00. druga grupa dowodzona przez kontradm. Dillard, obejmująca *Suffren* i *Duguay-Trouin*, wyszła 24 godziny później.

Później para krążowników kotwiczyla 7 – 8 lipca w Adenie, gdzie znalazła oczekujący ich towarzystwa *Lorraine*. Na okręcie liniowym stwierdzono nieszczelność kilku rurek kotłowych, które wymagały wymiany. Na trasie do pierwszego portu postoju, grupa kontradm. Dillard napotkała złą pogodę, podobnie jak *Duquesne* i *Tourville*. Zespół posuwał się wolniej z uwagi na *Lorraine*, który pracował na fali gorzej niż krążowniki, poza tym musiał



Duguay-Trouin w Aleksandrii w 1942 roku z przycumowanym do burty okrętem podwodnym *Protée*. Dale widoczny ciężki krążownik *Suffren* i niszczyciel (wg terminologii francuskiej torpedowiec) *Basgue*.

Fot. Imperial War Museum via Jean Guiglini

przejsć na wschód od wyspy Sokotra, z uwagi na kryjówki okrętów podwodnych znajdujące się w rejonie przylądka Gardafui.

Gdy wreszcie 3 okręty dołączyły do zespołu wiceadm. Godfroy 15 lipca w Mombasie, na *Duguay-Trouin* pracowały jedynie 3 turbiny. W czasie rejsu przepalił się szereg rurek skraplacza prawej burty, na szczęście jednak Eskadra dysponowała odpowiednim zapasem części zamiennych i w czasie przedłużonego do popołudnia 21 lipca postoju, zdołano przeprowadzić niezbędne naprawy.

Kontradm. Dillard wprowadził swe okręty do Durbanu 26 lipca. Niestety musiał w tym porcie pozostawić *Lorraine*. Okręt liniowy miał wielki problem z łożyskami wałów napędowych, jedno z nich wymagało naprawy, która jak zakładano mogła potrwać nawet 7 tygodni. *Duguay-Trouin* wymagał naprawy silników urządzenia sterowego i odpowiedniego wyposażenia, w rezultacie czego *Suffren* wyruszył do Kapsztadu samodzielnie 31 lipca. *Duguay-Trouin* mógł opuścić Durban 6 sierpnia i dotarł do Kapsztadu 8-go, gdzie spotkał się z *Suffren*.

Zespół *Suffren/Duguay-Trouin* nie mógł wyruszyć do Dakaru dopóki nie uzyskano pewności, że będzie mógł uzupełnić paliwo w Pointe-Noire, gdy tymczasem wyznaczony pierwotnie do realizacji tego zadania brytyjski zbiornikowiec, został zatopiony w Zatoce Gwinejskiej.

W czasie oczekiwania, *Duguay-Trouin* wraz z okrętem flagowym przeszły 20 sierpnia do zatoki Saldanha, gdzie

przeprowadziły dwudniowe ćwiczenia przed długim rejssem wokół Afryki. Zespół zatrzymał się w Pointe-Noire 26-27 sierpnia, później 30-31 w Takoradi by ostatecznie osiągnąć Dakar w dniu 3 września.

Siły X zostały rozformowane 10 września, a następnego dnia *Duguay-Trouin* z licznymi oficerami i urzędnikami na pokładzie wyruszył do Casablanki. Ci ostatni spędzili w strzeżonym obozie kilka miesięcy w następstwie działań wojennych, a przede wszystkim wydarzeń na Madagaskarze, zanim zostali repatriowani z Mombasy i Durbanu przez wiceadm. Godfroy.

Duguay-Trouin, który przybył do Casablanki 14 września, w czasie gdy stał na kotwicy, padł ofiarą silnego zalania głównego przedniego skraplacza. Miało to miejsce w porcie w którym krążownik pozostawał przez miesiąc otrzymując nowoczesne uzbrojenie plot. bliskiego zasięgu. W rzeczywistości okręt nie mógł wyruszyć do Oranu przed 12 października, padając ponownie ofiarą złego stanu skraplacza. W tym czasie stwierdzono spory przeciek w głównym skraplaczu śródkręcia. Na *Duguay-Trouin* przeprowadzono szereg prac w Mers el-Kébir, nim jednostka trafiła na dok do Oranu, gdzie w okresie między 30 października a 9 listopada, tymczasowo naprawiono śruby lewej burty i ster.

Od 26 października nowym d-cą krążownika został kmr Toussaint de Quiévre-court²⁰, który zastąpił kmr C.V. Michaud. Po wyjściu z doku 9 listopa-

da, jednostka przeszła do bazy Kébir gdzie pozostawała do 1 grudnia. Po powrocie do Oranu 2-go, na jej pokładzie aż do 15 stycznia 1944 kontynuowano montaż uzbrojenia plot.

1944

Z uwagi na ograniczenie prędkości i zasięgu spowodowane złym stanem skraplacza do czasu osiągnięcia pełnej gotowości do służby, *Duguay-Trouin* był wykorzystywany jako transportowiec wojska między Afryką Północną a Neapolem.

Pierwszy rejs okrężny miał miejsce w dniach 16 – 20 stycznia, a siłownia pozwalała na rozwijanie prędkości 24 węzłów. Jednak w czasie drugiej misji (24 – 28 stycznia) na południe od Capri przy wietrze o sile 5° i martwej fali sięgającej 2,5 m, *Duguay-Trouin* wykazał całkowity brak stabilności. Jak to napisał d-ca „okręt kładł się i ponownie podnosił, jednak bardzo leniwie”. Swoisty fenomen tego zjawiska polegał, że wystąpiło ono w drodze powrotnej, gdy w zbiornikach jednostki pozostawało już tylko 400 t paliwa. W tej sytuacji kmr de Quiévre-court rozkazał umieścić 400 t balastu na dnie kadłuba jednostki.

Trzecia misja z Oranu do Neapolu została przeprowadzona w dniach 29 styczeń – 3 luty. Wzięli w niej udział Louis Jacquinot, Komisarz Marynarki Wojennej Komitetu Wyzwolenia Narodowego oraz admirałowie Lemonnier

20. ten wspinał oficer dowodzący słupem *Dumont d'Urville*, wcześniej wsławił się wspinią postawą w bitwie pod Koh-Chang przeciwko marynarce wojennej Tajlandii.

i Auboyneau, szef i zastępca szefa floty. Po wizycie na froncie włoskim oficjale zaokrętowali się ponownie i powrócili do Algieru w nocy 2 lutego.

Gdy *Duguay-Trouin* wyszedł w kolejny rejs do Neapolu 9 lutego, był już wyposażony w radar SF.1. Podróż z dużą prędkością przy złej pogodzie spowodowała uszkodzenia pokładowych rurociągów. Nie można przecież zapominać, że na krążowniku w ciągu ostatnich 4 lat nie przeprowadzono żadnych poważniejszych remontów!

W czasie misji z Algieru do Neapolu z powrotem do Bizerty (16 – 18 lutego) kotły okrętowe wskazywały symptomy słabości. W czterech z nich nie przeprowadzono całkowitej wymiany rurek przez więcej niż 10 lat (lipiec 1933!), z drugiej strony radar też jeszcze nie był dobrze dostrojony.

Duguay-Trouin kontynuował swą działalność transportową na trasie Bizerta – Neapol – Bizerta (21 – 23 lutego) oraz Bizerta – Neapol – Algier (24 – 27 lutego). W czasie tego ostatniego na silnie wzburzonym morzu doszło do uszkodzenia dziobu oraz deformacji mostka i płyt pokrycia pokładu dziobowego.

W pobliżu Algieru w dniach 5 – 6 marca krążownik przeprowadził ćwiczenia i szkolenie artyleryjskie, po czym 7-go wyszedł do Mers el-Kébir. W dniach 11 – 15 marca okręt uczestniczył w zespołowych ćwiczeniach pod kierownictwem kontradm. Davidson z U.S. Navy, w których wzięły udział krążowniki *Georges Leygues*, *Glorie*, *Montcalm* i *Emile Bertin*. W dniu 13-go jednostka przeprowadziła krótkie ćwiczenia ostrzału (bombardowania) celów lądowych. Kilka dni wcześniej na pokładzie okrętu złożył wizytę aliancki admirał, który wyraził swe zadowolenie z szybkości z jaką załogi francuskich jednostek opanowały metody walki Aliantów.

24 marca *Duguay-Trouin* wyszedł z Mers el-Kébir, kierując się do Zatok Tuniskiej (Carthage, La Goulette), gdzie przez 4 dni prowadził ćwiczenia. 29-go przybył do Sidi-Abdallah (Bizerta) w celu przeprowadzenia remontu.

Po zakończeniu prac i inspekcji dokonanej przez gen. de Gaulle, który odwiedził Tunezję, krążownik opuścił stocznię 5 maja. Dzięki pomyślnemu przeprowadzeniu prób w dniu 6 maja, 9-go o godz. 19.00 krążownik wyruszył do Algieru. *Duguay-Trouin* kontynuował działania w charakterze szybkiego

transportowca między algierskimi i tunezyjskimi portami a trzykrotnie Ajaccio (13 maja, 27 maja i 1 lipca) oraz Neapolem (31 maja – 1 czerwca). Siłownia krążownika zapewniała stałą prędkość 25 węzłów, a w razie potrzeby nawet 28 węzłów.

W czasie rejsu z Bône do Oranu (25 – 26 czerwca), *Duguay-Trouin* dołączył do brytyjskiego konwoju (MKF 32) idącego z prędkością 12,5 węzła. Ten krótki rejs okręt wykonywał pod flagą kontradm. Reboul Hector Berlioz. Następnie jednostka opuściła Oran 30 czerwca kierując się z oddziałami na Korsykę i przybyła do Ajaccio 1 lipca. Po powrocie do Oranu 3-go, gdzie krążownik pozostawał przez większość miesiąca, przechodząc między innymi dokowanie i remont w dniach 6 – 12 lipca.

27 lipca okręt przeszedł do Gibraltaru (28 lipca – 1 sierpnia) przed rejssem do Palermo, gdzie przeprowadzono ostatecznie ćwiczenia (3 – 6 sierpnia) przed alianckim lądowaniem w Prowansji (Operacja „Dragon”). Od 1 sierpnia jednostka weszła w skład nowego zespołu – 3 Dywizjonu Krążowników, składającego się również z *Emile Bertin* (kontradm. Auboyneau) i *Jeanne d'Arc*.

Duguay-Trouin wyszedł z Palermo 13 sierpnia o godz. 08.30, zaś strefę operacyjną osiągnął 15-go o 02.00. Krążownik został włączony do „Grupy Bombardowania”, którą dowodził kontradm. Morton L. Deyo z U.S. Navy, którego flaga powiewała na ciężkim krążowniku *Tuscaloosa*. W skład grupy wchodziły także okręt liniowy *Arkansas*, lekkie krążowniki *Brooklyn* i *Marblehead*, krążownik *Argonaut* i *Emile Bertin* (Auboyneau). Zespołowi towarzyszyły również amerykańskie niszczyciele i trałowce. Grupa *Argonaut*, *Duguay-Trouin* i *Brooklyn* miała dotrzymać kroku nacierającym oddziałom alianckim.

Duguay-Trouin otworzył ogień na bunkier w rejonie La Napoule z dystansu 7000 m, wystrzeliwując 28 pocisków kal. 155 mm między godz. 11.22 a 11.33. Dwie godziny później, między 13.32 a 14.17 okręt wystrzelił 66 pocisków z dystansu 18 000 m. W dniu 16 sierpnia krążownik znajdował się u wyjścia z zatoki La Napoule wraz z *Brooklyn* i *Emile Bertin*, który wieczorem 15-go zmienił *Argonaut*.

17 sierpnia krótko przed południem *Duguay-Trouin* otrzymał z *Bertin* rozkaz wskazujący jako cel bunkier na

molo w Cannes. Krążownik prowadził ogień między 12.04 a 12.13 wystrzeliwując 24 pociski kal. 155 mm z odległości 8000 m. Ostatnia salwa trafiła cel, który wyleciał w powietrze. Już o 12.16 okręt zbombardował wyspę Saint-Honorat, wystrzeliwując w jej kierunku 40 pocisków z dystansu 6000 m. Rezultaty ostrzału były zadowalające, ale krążownik zetknął się z zagrożeniem ze strony bomb szybuchających, przeciwko którym z dobrym skutkiem stosowano „Systeme D” francuski system zakłócania elektromagnetycznego.

Duguay-Trouin opuścił strefę operacyjną 17 sierpnia o godz. 15.30 i skierował się do Propriano, gdzie pozostawał do godz. 15.30 20-go, uzupełniając amunicję. 21 sierpnia o 07.00 krążownik był już ponownie w strefie, po czym po 24 godzinach powrócił do Propriano. W strefie operacyjnej okręt przebywał ostatni raz 25 sierpnia wieczorem.

Następnego dnia, po krótkim postoju w Salins, *Duguay-Trouin* wziął udział w ostrzale okolic Tulonu. Godny uwagi był ostrzał 27 sierpnia o 10.16 z odległości 13 000 m stacji łączności w Sycie. Od 10.29 celem była już bateria dział kal. 164 mm w Croix-les-Signaux w odległości 20 100 m Cel ostrzelano między 10.45 a 11.03 z dystansu 21 000 m oraz między 11.06 a 11.19 z odległości 20 500 m, choć tym razem pociski spadły również na nieprzyjacielskie oddziały.

28 sierpnia krążownik miał okazję rzucić przelotnie okiem na dopiero co wyzwolony Tulon. Kolejne 2 dni jednostka pozostawała w Saint-Tropez (28 – 30 sierpnia), by następnie wyruszyć do Mers el-Kébir, który osiągnęła 31-go o godz. 13.30. Postój w bazie trwa do 3 września, po czym okręt zawinął na krótko do Algieru i powrócił do Saint-Tropez, gdzie przebywał między 4 a 7 tego miesiąca.

8 września o godz. 06.35 krążownik powrócił strefy operacyjnej, gdzie następnego dnia wspierał trałowce U.S. Navy pod Bordighera. Okręt ponownie otworzył ogień wieczorem (20.35) do celów na wybrzeżu włoskim, początkowo z dział kal. 75 mm, a następnie również z dział głównego kalibru. Na wybrzeżu zaobserwowano szereg eksplozji.

Po przerzuceniu z Ajaccio do Saint-Tropez francuskiego commando liczącego 220 żołnierzy wraz z jego wyposażeniem, następnego dnia o godz. 11.15 *Duguay-Trouin* zakotwiczył na



Duguay-Trouin na redzie Tulu, 24 czerwca 1945 roku. Widoczne sfatygowane malowanie kadłuba.

Fot. Marius Bar

redzie Vignettes. 15-go o 15.00 krążownik podniósł kotwicę i ruszył na redę Tulu, którą opuścił 5 lat wcześniej!

Po powrocie do domu *Duguay-Trouin* nie pozostawał długo bezrobotny. Już popołudniu 22 września wyszedł do Saint-Tropez, gdzie zgodnie z rozkazem pozostawał do 25-go aby w razie potrzeby wspierać oddziały frontowe. Do Tulu powrócił rankiem 26-go tego miesiąca.

W dniu 30 września krążownik przerwał swój naprężony terminarz i przeszedł do Mers el-Kébir i Oranu w celu przeprowadzenia drobnych remontów, które ukończono 10 października. W ramach kolejnych misji okręt przebywał w Saint-Tropez (16-20-go) oraz ponownie w Oranie (29 października – 2 listopada).

3 listopada wykonano szybkie przejście do Gibraltaru w celu sprawdzenia urządzeń demagnetyzacyjnych, po czym *Duguay-Trouin* znalazł się na Atlantyku i 4 listopada rzucił kotwicę w Casablance. Port opuścił 12-go pod flagą Auboyneau, z ładunkiem ważnych elementów wyposażenia oraz 500 ludźmi z załogi *Richelieu* i skierował się do wyzwolonego 2 miesiące wcześniej Brestu. Krążownik wszedł do Brestu 14-go jako pierwszy duży francuski okręt, który powrócił do bazy. Już 21-go znalazł się ponownie w morzu i po krótkim postoju w Plymouth, gdzie uzupełnił zapas, 25 listopada powrócił do Casablanki z personelem stoczni w Brescie, który pracował przy budowie *Richelieu*.

Duguay-Trouin 30 listopada opuścił Casablance i udał się z serią misji nadzorczych na wybrzeże afrykańskie. W tym samym czasie różne departamenty administracji publicznej podjęły ważne rozstrzygnięcia personalne między różnymi portami Francu-

skiej Afryki Wschodniej i Francuskiej Afryki Zachodniej. Stąd też krążownik trafił kolejno do: Dakaru (3 – 6 grudnia), Freetown, Sierra Leone (7 – 8-go), Port-Bouet (Wybrzeże Kości Słoniowej) 10-go, Lagos, Nigeria (12 – 14-go), Cotonou, Dahomej (14 – 15-go), Douala, Kamerun (16-go), Libreville, Gabon (17 – 18-go) i Pointe-Noire, Kongo (19 – 25). W drodze powrotnej okręt zatrzymał się we Freetown (29 – 30-go), po czym ostatecznie rzucił kotwicę w Dakarze 31 listopada.

1945

Okręt wyszedł z Dakaru 6 stycznia, w dniach 9 – 12-go zatrzymał się w Casablance, a następnie przeszedł na Morze Śródziemne i dotarł do Tulu 14-go tego miesiąca.

W dniu 22 stycznia *Duguay-Trouin* wyruszył do Algieru i Bizerty, gdzie przybył 24-go i z miejsca powędrował do stoczni Sidi-Abdallah, gdzie przeprowadzono rutynowe prace, w szczególności związane z wymianą luf dział kal. 155 mm, które osiągnęły już kres swych możliwości.

Decyzją z 3 lutego, okręt został wyróżniony pochwałą w Rozkazie Armii Morskiej. W uzasadnieniu czytamy:

„Pod dowództwem kmdr Toussaint de Quievrecourt, jednostka uczestniczyła w operacji lądowania w Prowansji w sierpniu i wrześniu 1944. Okręt żywiołowo odpowiadał na nieprzyjacielski ogień i z powodzeniem przeprowadził wiele operacji ostrzału celów lądowych”.

W toku prac, 1 marca, gdy rozpalało kotły, wybuchł pożar w kotłowni Nr 4 i bocznej maszynowni. Pożar spowodowany był zastósowaniem nadmiernej ilości palnego paliwa²¹, ugaszono go szybko jednak spowodował on śmierć 4 członków załogi. Incydent ten opóźnił uzyskanie przez okręt goto-

wości, bowiem spowodował poważne uszkodzenia instalacji elektrycznej.

Z nowym d-cą kmdr por. J.F.C. Champion, który objął dowodzenie 28 lutego, *Duguay-Trouin* opuścił 22 marca stocznice i z Bizerty przeszedł do Algieru, gdzie przebywał między 23 a 28 marca. Później okręt przeszedł do Mers el-Kébir i Oranu (29 – 31), gdzie przeprowadził ćwiczenia i szkolenie artyleryjskie. W początku kwietnia w Gibraltarze sprawdzono urządzenia demagnetyzacyjne okrętu, który wrócił do Oranu by ostatecznie wyjść do Tulu ze specjalistami wojskowymi na pokładzie.

Do Tulu *Duguay-Trouin* przybył 5 kwietnia i został czasowo przydzielony do „Sił Skrzydłowych”. Ta międzynarodowa grupa pod francuskim dowództwem, miała za zadanie zwalczać Niemców i włoskich faszystów, którzy utrzymywali jeszcze pozycje na włoskiej Rivierze.

Krążownik opuścił Tulon 9 kwietnia by wraz z *Glorie* (Jauyard) aby prowadzić ostrzał z dalekiego dystansu dróg i linii kolejowych na wschód od Vintimille. Operacja miała charakter dywersyjny i towarzyszyła natarciu Armii Alpejskiej (gen. Doyen). Do Tulu *Duguay-Trouin* powrócił 11-go.

Kilka dni później, okręt przeszedł do Golfe-Juan, gdzie przeprowadził ćwiczenia przed wyjściem z Tulu 23 kwietnia z nową misją. Tym razem wraz z *Montcalm*, jednostka ostrzelała włoskie porty Oneglia i Porto-Maurizio, wystrzeliwując odpowiednio 54 i 52 pociski kal. 155 mm. Misja zakończyła się powrotem do Tulu o 21.30. W toku operacji 10 i 23 kwietnia flaga Auboyneau znajdowała się na *Duguay-Trouin*.

21. które zostało podane omyłkowo.

Później krążownik pozostawał w pogotowiu w Golfe-Juan, gdzie 28 kwietnia przeprowadzał ćwiczenia. 1 maja pozostawał na wspomnianej redzie przeprowadzając próby z turbinami do prędkości ekonomicznej. Okręt nadal znajdował się w pogotowiu 2 maja, tym razem w Villefranche, jednak z uwagi na szkwał z południa musiał je opuścić następnego dnia i przejść do Golfe-Juan. Przez kolejne 2 dni *Duguay-Trouin* pozostawał gotów do interwencji bądź to z Golfe-Juan, bądź też z Villefranche. W dniu 5 maja zakończyły się związki krążownika z „Siłami Skrzydłowymi”, zaś 8 maja nastąpił koniec wojny w Europie.

Ledwie umilkły działa na naszym kontynencie, a już rząd gen. de Gaulle musiał stawić czoło rewolcie w Sétif w Algierii. W dniu 9 maja w czasie pobierania zaopatrzenia, na pokład *Duguay-Trouin* dotarł rozkaz udania się do Bougie by pomóc opanować rozwój sytuacji. Ostatecznie krążownik skierował na brzeg swój oddział desantowy i przeprowadził ostrzegawczy ostrzał sektora przylądka Aokas w pobliżu Bougie. Okręt był 11-go w Colo i Djidjelli, a następnie 12-go ponownie w Bougie, przed powrotem do Algieru. W dniu 15 maja jednostka dostarczyła z Algieru do Bougie niewielki oddział (150 żołnierzy), po czym odeszła do Tulonu wczesnym popołudniem 16-go. Ponownie okręt znalazł się w Algierze 19-go, skąd przeszedł na krótko do Gibraltaru.

Było by nudnym wymienianie wszystkich rejsów krążownika w okre-

sie kolejnych 3 miesięcy między portami francuskimi (Tulon i Marsylia) a Afryką Północną i Włochami (Algier, Oran, Bizerta i Neapol). Wystarczy tylko wspomnieć, że dwukrotnie 24 maja i 16 czerwca *Duguay-Trouin* był w Casablance i 30 czerwca w Dakarze, pozostałe zaś rejsy odbywały się na Morzu Śródziemnym. Niemal wszystkie rejsy związane były z transportem personelu, bowiem cywilny transport morski działał katastrofalnie rzadko.

W dniach 15 – 19 sierpnia *Duguay-Trouin* uczestniczył w upamiętnieniu lądowania w Prowansji, kotwicząc w Saint-Raphaël, Saint-Tropez i Cannes. Później podsumowano również działalność transportową okrętu. W dniu 20 września został rozformowany 3 Dywizjon Krążowników (*Emile Bertin*, *Duguay-Trouin* i *Jeanne d'Arc*).

Po przybyciu 5 października do Casablanki krążownik oczekiwało nowe zadanie – ponowne zainstalowanie w Tangerze Mendoub (uwagi wydawcy – Mendoub to marokański wódz mieszkańców Tangeru, który został usunięty ze stanowiska przez Hiszpanów w 1940) oraz innych oficjalnych przedstawicieli władz. 10 października jednostka wyszła z portu ze wspomnianymi osobistościami i ich świtą, w towarzystwie 3 grupy Taborów Marokańskich (uwagi wydawcy – Tabory Marokańskie to specjalne oddziały zwane też „Goumiers”, wykorzystywane przez Armię Francuską w toku kampanii włoskiej). Już 13-go krążownik był

znów w Casablance by później przejść na Morze Śródziemne i odejść do Tulonu, który osiągnął 23-go. Tylko od 22 marca *Duguay-Trouin* przeszedł 22 270 Mm i 101 razy podchodził do nabrzeży, co wiele mówi o kwalifikacjach jego dowódcy.

Równocześnie jednak okręt wykazywał wyraźne odznaki zużycia, w końcu znajdował się w służbie nieprzerwanie od chwili rozpoczęcia przez dawne „Siły X” ponownego udziału w działaniach wojennych. Wcześniej, okręt pozostawał z dala od remontów, możliwych do przeprowadzenia jedynie w dużej stoczni, zaś długi, nieruchomy postój w Aleksandrii, tylko pogorszył sytuację. Krążownik był stary i pozostawienie go w służbie, nawet w drugiej linii, wymagało przeprowadzenia gruntownego remontu. W rezultacie po przybyciu do Tulonu, jednostka trafiła w ręce Prefekta 3 Regionu Morskiego.

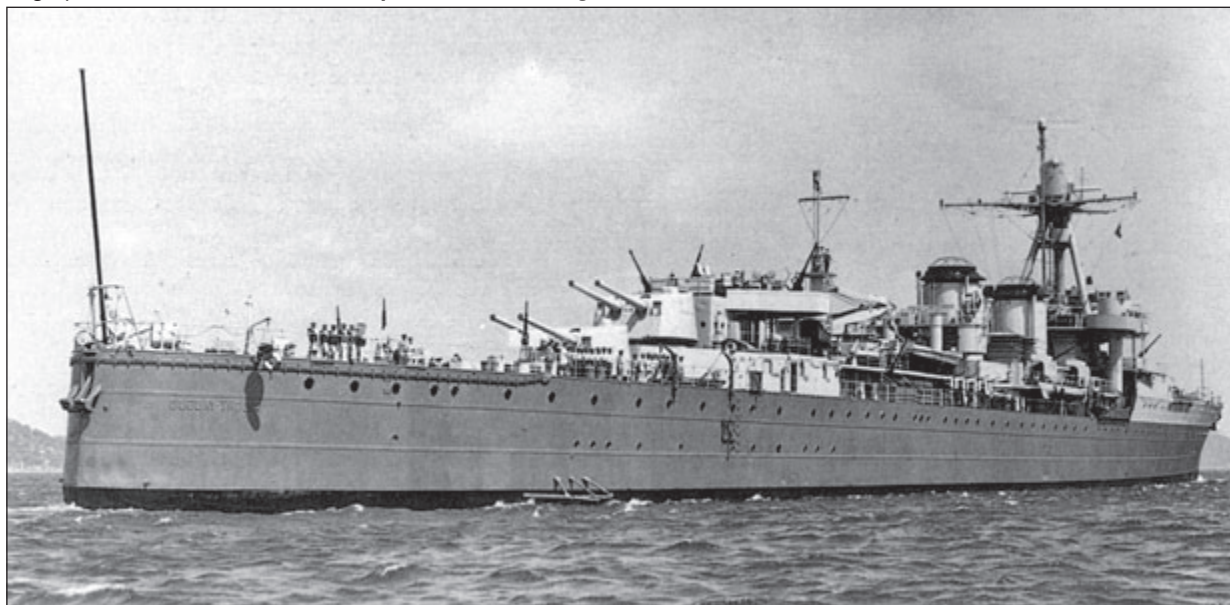
Zadanie było bardzo długie, rozpoczęte 1 listopada 1945 miało zająć 17 miesięcy. W okresie pierwszych 5 miesięcy prace przebiegały w normalnym tempie, później zostały przyspieszone, a w końcu osiągnęły desperacką prędkość. Awansowany 20 grudnia do stopni kmr Champion utrzymał funkcję d-cy krążownika.

(ciąg dalszy nastąpi)

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

Duguay-Trouin na redzie Tulonu, 14 sierpnia 1945 roku. Uwagę zwraca nowe malowanie.

Fot. Marius Bar



Siódmy niszczyciel, czyli ORP „Sławny”?

Sławny pod koniec wojny w interesującym kamuflażu.

Fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

Czytelnicy „OW” znają oczywiście serię książek amerykańskiego autora Petera Albano *The Seventh Carrier*, należąca do bardzo popularnego obecnie nurtu fantastyki wojennej. Tym razem jednak rzecz będzie nie o mitycznym „siódmym lotniskowcu” cesarskiej floty Japonii *Yonaga*, który miał w grudniu 1941 wziąć udział w ataku na Pearl Harbor, jednak zbiegiem okoliczności (a precyzyjniej – fantazją autora) trafił w lata 80-te XX wieku by uczestniczyć w wojnie przeciw tzw. „międzynarodowemu terroryzmowi”. Teraz spróbujemy odkryć jedną z nieznanych – ani w dawnym ZSRR, ani w Polsce – kartę dziejów PMW z roku 1945.

Każdy znawca polskiej historii morskiej z przekonaniem odpowie, że w chwili zakończenia wojny światowej w składzie PMW znajdowało się 6 niszczycieli – *Błyskawica*, *Burza*, *Piorun*, *Garland*, *Krakowiak* i *Ślązak*, które dzień ostatecznego przerwania działań wojennych – 2 września 1945 roku – przywitały w bazach morskich Wielkiej Brytanii. Jednak we wrześniu 1945 roku Polska dysponowała jeszcze jednym, siódmym niszczycielem i to nie na Morzu Północnym, lecz na Bałtyku. Oto, co o tym polskim „siódmym niszczycielu” mówią

dosłownie niedawno odtajnione dokumenty radzieckiej marynarki wojennej z roku 1945.

Najcenniejszym źródłem w tym temacie jest „Dziennik historyczny niszczyciela *Sławny* z Eskadry odznaczony orderem Czerwonego Sztandaru Floty Bałtyckiej”. Faktycznie dokument ten obejmuje dłuższy odcinek czasu, niż oznaczony na jego stronie tytułowej, jest to okres od 18.06.1941 do 01.09.1945 roku.

Pierwszy interesujący nas zapis znajduje się w 3 rozdziale dokumentu, noszącym nazwę „Praca partyjna i polityczna”. W sierpniu 1945 roku, sporządzono następujący wpis pod tytułem „Ważniejsze wydarzenia” – „Prace w zakresie przygotowania załogi do przejścia do zaprzyjaźnionej Polski i przekazania jej okrętu”.

Bez wątpienia, właśnie z tym związany jest kolejny zapis, dokonany w 7 rozdziale dokumentu, noszącym tytuł „Sztandary, doroczne święta okrętu, jednostki, szefowie i honorowi marynarze”. Pod tym tytułem, w punkcie 5 nazwanym „Odwiedziny jednostki” w dniu 28 sierpnia 1945 roku zanotowano: „Przegląd okrętu, trwający 2 godziny dokonał wraz ze swoim sztabem generał armii *Bagramian*”. Wyjaśniam czytelnikom „OW”, że we wskazanym

czasie Bohater Związku Radzieckiego gen. armii Iwan Christoforowicz *Bagramian* (1897 – 1982) zajmował stanowisko dowódcy wojsk Nadbałtyckiego Okręgu Wojskowego Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej.

Jeszcze więcej interesujących nas zapisów zawiera 4 rozdział dokumentu, noszący oficjalną nazwę „Udział w przegrupowaniach i walkach”. W części „Ważniejsze wydarzenia” w okresie od 27.08 do 01.09.1945 znajduje się zapis – „Przygotowanie okrętu do przekazania w skład marynarki wojennej Rzeczypospolitej Polskiej”. Zgodnie z tym dokumentem, w dniu 4 września odnotowano „Przejście okrętu do portu Hel w celu przekazania Rzeczypospolitej Polskiej”. Jednak już po 5 dniach, 9 września 1945 roku w dokumencie pojawił się zapis – „Przejście okrętu do Libawy”.

Dalsze poszukiwania archiwalne prowadzone przez autora tych słów doprowadziły go do nowych odkryć – tym razem w dokumencie pod nazwą „Dziennik działań bojowych bazy morskiej w Libawie” w okresie 03.05 – 09.10.1945 roku. Zgodnie z zawartymi w nim zapisami 4 września 1945 roku o godzinie 09.40, „niszczyciele *Sławnyj*, *Grozjaszczij*

i Storożewoj wyszły z Libawy. W tym samym dniu o godz. 14.40, Libawa odebrała radiogram od dowódcy grupy okrętów wysłany z morza o 12.02: Znajduje się w punkcie o współrzędnych 56° 10' szerokości północnej, 20° 45' długości wschodniej. Kursem 200° z prędkością 22 węzłów idę w kierunku przylądka (zapewne cypla – przyp. tłum.) Hel”. W rubryce „Uwagi” do tego zapisu w „Dzienniku działań bojowych.....” dokonano wpisu: „O 17.30 niszczyciele osiągnęły Hel”. Natomiast o godz. 18.30 w dniu 8 września w tym samym dokumencie odnotowano, że „z Helu przybył niszczyciel Sławnyj”.

Oczywiście, początkowo powrotne przejście z Helu do Libawy niszczyciela Sławnyj miało się również dokonać w ramach zespołu. W innym dokumencie archiwalnym – „Dziennik działań bojowych bazy morskiej Świnoujście (dawna baza morska Swinemünde) Nr 11 (tom 2)” z okresu 14.07 – 31.12.1945 roku, w dniu 7 września 1945 o godz. 20.35 dokonano zapisu „Otrzymało radiogram od szefa sztabu bazy morskiej Libawa o przejściu niszczyciela Storożewoj

od 22.00 7 września do 08.00 8 września na trasie Libawa I”. Już jednak 8 września o godz. 09.15 w Świnoujściu odebrano radiogram, w którym „szef sztabu bazy morskiej Libawa informował, że zawiadomienie o przejściu niszczyciela Storożewoj zostało zmienione” i Sławnyj wracał do Libawy w pojedynkę.

Po zaznajomieniu się ze skrótami cytowanych wyżej dokumentów, autor przypomniał sobie jedną z rozmów ze swym wujem, kpt. I rangi (kmdr) w stanie spoczynku Olegiem Bordiukowym. Wuj, uczestnik działań II wojny światowej na morzu, latem 1945 był słuchaczem Wyższej Szkoły Wojenno-morskiej im. F.E. Dzierżyńskiego i odbywał praktykę morską na jednym z okrętów Floty Bałtyckiej na wodach Zatoki Fińskiej. Po wyjściu z Leningradu, jego okręt szkolny wszedł do głównej bazy floty – Kronsztadu na wyspie Kotlin. Tam przy nabrzeżu „Morskogo Zawoda” słuchacz Oleg Bordiukow zobaczył radziecki niszczyciel, który przygotowywano do przekazania Polsce. Sam fakt przekazania radzieckiego okrętu pod banderę innego państwa

był w tamtych latach jeszcze na tyle niespotykanym zjawiskiem, że ówczesny słuchacz zapamiętał go na całe życie. Jak wspominał na okręcie była polska bandera, zaś na jego burtach polska nazwa, jednak dokładnie jaka, po ponad 60 latach nie potrafił sobie przypomnieć. O tym, że nazwa jednostki była polska, „zagraniczna”, Oleg Bordiukow jest absolutnie przekonany, bowiem napis wykonano łańskimi, a rosyjskimi literami. Biorąc powyższe pod uwagę nie ma wątpliwości, że w tym przypadku chodziło o niszczyciel Sławnyj.

Nawiasem mówiąc, nazwę okrę-

tu Sławnyj praktycznie tak samo czyta się po rosyjsku jak i po polsku, poza tym w obu słowiańskich językach ma ona identyczne znaczenie, co wyjaśnia brak w cytowanym wyżej „Dzienniku historycznym” jakiegokolwiek zapisu o przemianowaniu niszczyciela.

Teraz fragment z książki Marka Soroki *Polskie okręty wojenne 1945 – 1980* (Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986) – „Niszczycielem, który jako pierwszy wszedł w skład Marynarki Wojennej PRL, była „Błyskawica” – wymaga skorygowania.

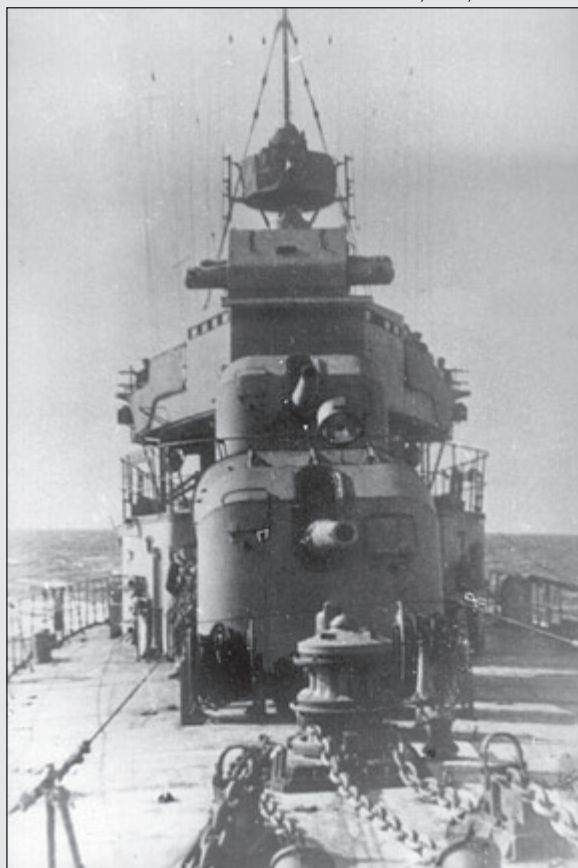
Autorowi wiadomo, że niektórzy w Rosji a zwłaszcza poza jej granicami, często mówią o tworzeniu we współczesnej Federacji Rosyjskiej „państwa policyjnego”, podając jako przykład takich działań masowe „utajnienie”, w tym archiwów historycznych. Z drugiej jednak strony autor wie, że właśnie w ostatnich latach zdjęto gryfy „tajne” i „ściśle tajne”, z wielu tysięcy archiwalnych dokumentów, w szczególności dotyczących historii radzieckiej marynarki wojennej okresu wojny lat 1941 – 1945. W tych zasobach znajdują się dziesiątki (jeżeli nie setki) tysięcy różnorodnych dokumentów dotyczących floty, wcześniej praktycznie dla nikogo niedostępnych, które w związku z tym do chwili obecnej nie trafiły jeszcze do rąk żadnych historyków, ani tych w „pagonach”, ani też bez nich (do tych ostatnich zalicza się również piszący te słowa). W związku z tym poszukiwania archiwalnych dokumentów dotyczących ORP Sławnyj dopiero się rozpoczęły, a musimy sobie odpowiedzieć jeszcze na wiele pytań, w tym podstawowe: dlaczego po okręcie nie pozostał żaden ślad w historii PMW oraz co było przyczyną, że tak szybko powrócił z Polski do ZSRR?

A tymczasem autor przygotowuje specjalnie dla swoich polskich czytelników materiał dokumentalny o historii budowy i służby niszczyciela Sławnyj (projekt 7U) w składzie radzieckiej marynarki wojennej w latach 1936 – 1965, z którym można będzie się zapoznać na stronach jednego z najbliższych numerów „OW”. ●

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

Ujęcie od dziobu wież artylerii głównej i pomostu.

Fot. zbiory Borys Lemaczko



Sfotografowane w lutym 1955 r.
jednostki zespołu w służbie Kanału
Kilońskiego, w Kilonii-Holtenau.
Fot. zbioru Hartmut Ehlers



Tajemnicza Zespół Klose

Wkrótce po zakończeniu drugiej wojny światowej stosunki między dawnymi sprzymierzeńcami drastycznie się pogorszyły. Na granicy wpływów władzy komunistycznej zapadła żelazna kurtyna, jak to powiedział Churchill, co było powodem że MI 6, brytyjski wywiad zagraniczny zainteresował się w 1948 roku wybrzeżem trzech państw bałtyckich, aby w ten sposób wejść w posiadanie informacji o ZSRR. Północnoeuropejski oddział MI 6 zorganizował operację „Jungle”; wysadzenia agentów na bałtyckim wybrzeżu. Alianci uważali, że skoro zbrojne zajęcie państw bałtyckich przez ZSRR w 1940 r. nie zostało nigdy przez nich uznane, przesmyglowanie Estończyków, Łotyszów i Litwinów do ich zajętych ojczyzn nie było zatem z zachodniego punktu widzenia żadnym naruszeniem prawa międzynarodowego.

Wspomniani agenci mieli podjąć kontakty z nacjonalistycznymi kręgami we wspomnianych krajach, m.in. z tzw. „leśnymi braćmi” („Waldbrüder”) i zbudować nową, funkcjonującą sieć agenturalną. Ich spostrzeżenia i rozpoznania miały być przekazywane na Zachód drogą radiową a ich działalność miała polegać na biernej obserwacji i nadawaniu meldunków, a nie na efektywnym sabotażu i zwalczaniu struktury władzy komunistycznej. Mimo to według dzisiejszych szacunków w działaniach partyzanckich po zakończeniu wojny zginęło około 75 000 cywilów, 30 000 partyzantów i 80 000 żołnierzy radzieckich.

Z pomocą Royal Navy, MI 6 pozyskała do transportu agentów przez Bałtyk kapitan marynarki w stanie spoczynku Hansa-Helmuta Klosego, który podczas wojny jako szef 2 Floty Kutrów Torpedowych w Winda-wie (Ventspils na Łotwie) nabrał spostrzeżeń i doświadczeń z bałtyckiego obszaru operacyjnego. Po wojnie Klose służył jako urzędnik cywilny w kontrolowanej przez aliantów Niemieckiej Służbie Trałowej (German Minesweeping Administration – GM/SA) m. in. jako dowódca trałowca *M 460* (który nie był uznawany za okręt wojenny, stąd Klose był urzędnikiem cywilnym – przyp. tłum.), potem jako oficer łączności w sztabie Zespołu Trałowania (Minenräumverband) Cuxhaven.

Do pierwszego zadania pod koniec kwietnia 1949 roku oddano do jego dyspozycji i wybranej ze stanu Zespołu Trałowania załogi, zdobywczy kuter torpedowy *FPB 5208* (eks-*S 208*), który został przejęty w Gosport. Do tego specjalnego zadania, dalekiego zasięgu został zmodernizowany i przygotowany przez brytyjskie stocznie. Trasa rejsu prowadziła wokół Skagen (skrajnie północny punkt wybrzeża Danii – przyp. tłum.) do Połagi (Palanga, na Litwie) i z powrotem do Gosport i wynosiła około 2600 mil morskich. Towarzysząc załodze, brytyjscy oficerowie wysiedli podczas rejsu w szwedzkim Simrishamn i wsiedli tam w drodze powrotnej. Dwa następne zadania przeprowadzono w listopadzie 1949 roku w pobliżu Windawy i w kwietniu 1950 roku koło latarni morskiej Użawa (Uzava) między Windawą a Lipawą (Liepāja, na Łotwie), a czwarte zadanie w listopadzie albo grudniu 1950 roku koło Połagi.

Ponieważ lot załogi z Niemiec do Gosport i z powrotem oraz marsz przez Morze Północne oraz Skagerrak i z powrotem były zbyt długotrwałe, postanowiono całą procedurę zmienić. *FPB 5208* przebazowano do Niemiec, a wiosną 1951 roku został gruntownie wyremontowany w stoczni Lürssena. Jednostka stacjonowała w porcie jachtowym w Hamburgu-Finkenwerder i podlegała placówce

zagranicznej brytyjskiego wywiadu morskiego (Royal Naval Intelligence Service) w Hamburgu.

Rozwiązanie Zespołu Trałowania Cuxhaven 30 czerwca 1951 roku dało nie rzucającą się w oczy i odpowiednią okazję przydzielenia niemieckiego personelu do Brytyjskiej Służby Ochrony Rybołówstwa na Bałtyku (British Baltic Fishery Protection Service – BBFPS). Ta fikcyjna konstrukcja została wymyślona, aby dać wiarygodne maskowanie tajemniczemu kutrowi torpedowemu *FPB 5208*. W rzeczywistości zachodnioniemieckie kutry rybackie na środkowym i wschodnim Bałtyku nie były tolerowane przez inne państwa i przeganiano je z łowisk, więc powołanie BBFPS 19 marca 1951 roku wydawało się głęboko przemysłane.

Do przyszłych zadań okrętu należało faktycznie zadanie ochrony rybołówstwa włącznie ze zbieraniem informacji do badań rybołówstwa. Z tym zadaniem połączone było także inne: aby uzyskać precyzyjną znajomość warunków na plażach do lądowania, polskie i radzieckie wybrzeże musiały zostać starannie rozpoznane. Optyczna obserwacja m. in. wówczas jeszcze wykorzystywanych stanowisk reflektorów, łącznościowo-techniczne i elektroniczne rozpoznanie stacji radiowych i radarowych było drugim zadaniem *FPB 5208*. Po zakończeniu

pobytu w stoczni Lürssena i w budowaniu sprzętu elektronicznego w Gosport zostały przeprowadzone rejsy próbne i ćwiczenia do piątego zadania. Nastąpiło to w drugiej połowie kwietnia 1951 roku na południe od latarni morskiej Użawa, połączone z wysadzeniem 4 agentów.

Po tym zadaniu Brytyjczycy chcieli powiększyć zespół o kolejny okręt, ponieważ rozpoznanie przed polskim i radzieckim wybrzeżem było coraz rozleglejsze. Do tego był przewidziany znajdujący się w Gravesend zdobyczny kuter torpedowy *FPB 5130* (eks-*S 130*). Późnym latem 1951 roku należący wcześniej do Zespołu Trałowania Cuxhaven mały zbiornikowiec *Dievenow*¹, który jeszcze znajdował się pod brytyjską kontrolą został wydzielony, aby przeholować *FPB 5130* do stoczni Lürssena.

Szóste zadanie *FPB 5208* nastąpiło w nocy z 28 na 29 września 1951 roku w zatoce około 6 mil na południe od latarni Użawa, która znajdowała się w zasięgu radaru. Wysadzono na brzeg 3 agentów, a dwaj zostali podjęci na pokład. Siódme zadanie odbyło się w tej samej zatoce 20 kwietnia 1952 roku, tym razem zostali wysadzeni 4 agenci, a zabrani dwaj.

FPB 5130 został oddany do służby 14 sierpnia 1952 roku w stoczni Lürssena i przejęty przez E. G. Müllera, dotychczasowego oficera wachtowego *FPB 5208*, jako dowódcę. Został wyposażony w sprzęt elektroniczny w Wielkiej Brytanii i przeniósł się pod koniec września na Bałtyk na szkole-

nie i udział w ósmym zadaniu razem z siostrzanym okrętem, tym razem koło Ustki (niem. Stolpmünde). *FPB 5208* na początku września 1952 roku z częściowo nową załogą przeniósł się do Gosport i przećwiczył w Lyme Bay na zachód od Portland nowego rodzaju „zadanie balonowe”, aby agenci mogli zostać wysadzani daleko w głębi lądu. W ósmym zadaniu wieczorem 20 października 1952 roku rzeczywiście z pomocą balonu wodorowego mogło zostać wysadzonych 8 polskich agentów wewnątrz kraju koło Ustki. Dziewiąte zadanie nastąpiło już 29 października 1952 roku na wybrzeżu litewskim koło Połagi, gdzie zostali wysadzeni w tradycyjny sposób trzej albo czterej agenci, a podjęty został jeden agent.

Od późnej jesieni do zimy 1952 roku *FPB 5130* i *FPB 5208* pływały na rozpoznanie od Przylądka Arkona na Rugii do Zatoki Gdańskiej i od Przylądka Taran (niem. Brusterort) koło Bałtyjska (niem. Pillau) do Cieśniny Irbeńskiej (Irbeni Väin), wejścia do Zatoki Ryskiej na południe od estońskiej wyspy Saaremaa (Ozylia). Oba okręty płynęły w odstępach 5 mil morskich z prędkością 10 węzłów wzdłuż wybrzeża, poza wodami terytorialnymi. Tym samym miały one dobrą podstawę do obserwacji optycznej i radarowej oraz uzyskały z czasem pełen przegląd urządzeń radarowych, ich częstotliwości i parametrów oraz bardzo często w tym czasie używanych baterii reflektorów. We wczesnej porannej szarości okręty z dużą prędkością umykały od wybrzeża i następ-

niego wieczoru przybywały z dużą prędkością możliwie prostopadle do wybrzeża będącego obszarem operacyjnym podczas nadchodzącej nocy.

W nocy z 26 na 27 maja 1953 roku nastąpiło w dramatycznych okolicznościach pierwsze lądowanie, znów w balonie koło Ustki. Z powodu długotrwałej złej sytuacji pogodowej *FPB 5208* był zmuszony ko-

twiczyć przez 4 tygodnie na północny-zachód od Bornholmu. Na małym przestrzeni, bez zmiany i przy ostrym racjonowaniu żywności załoga i polscy agenci byli wystawieni na skrajne obciążenie psychiczne. Tu *FPB 5130* okazał się skuteczny jako okręt strażniczy i zaopatrzeniowy. Wreszcie sytuacja pogodowa się zmieniła. 20 mil przed pomorskim wybrzeżem *FPB 5208* podszedł kursem z wiatrem i z prędkością, która temu wiatrowi odpowiadała. Balon został nadęty. W międzyczasie wiatr wzmógł się tak bardzo, że sytuacja stała się krytyczna i polscy agenci odmówili przesiadki na balon. Okręt osiągnął punkt startowy i odwrotu nie było. Agenci z wycelowanymi w nich pistoletami zostali zmuszeni do przesiadki do kosza balonu, liny przytrzymujące zostały zwolnione i balon uniósł się w spokojnym locie w kierunku wybrzeża. Droga powrotna do Bornholmu odbyła się przy północno-zachodnich wiatrach o sile 7-8 i podobnym stanie morza. Po tym zadaniu lądowania balonem zostały zaniechane jako manewr zbyt ryzykowny².

Jedenaste i dwunaste zadanie odbyły się 11 września 1953 roku i pod koniec marca 1954 roku z lądowaniem kilku agentów i powrotem jednego agenta. Ten agent przyniósł butelkę wody z rzeki Toboń w pobliżu Czadruska na Uralu. Obok innych szczegółowych informacji chciano przeanalizować tę wodę w Wielkiej Brytanii na radioaktywność, ponieważ przypuszczano że koło Czadruska został

Start balonu z jednej z jednostek wchodzących w skład Zespołu Klozego.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers



1. Zbudowany w roku 1915 w stoczni Caesara Wollheima w Koźlu (niem. Cosel a.d. Oder) jako jednostka śródlądowa. W roku 1940 przejęty przez armatora Hugo Petersa, Wewelsfleth; gruntownie przebudowany na morski zbiornikowiec *Dievenow* dla Marineausrüstungsbetrieb (MAUREB) Swinemünde (Zakłady Naprawczo-Wyposażeniowe Kriegsmarine w Świnoujściu. W roku 1976 jeszcze w służbie jako cyprijski *Baltic*.

2. Scenę wysadzenia agenta „Bernarda” za pomocą balonu na wybrzeżu koszalińskim, lecz z okrętu podwodnego prezentuje polski film „Spotkanie ze szpiegiem” prezentowany sporadycznie na kanale filmowym Kino Polska. Jest oczywiste, że scenariusz filmu został opracowany według informacji otrzymanych z ówczesnej Służby Bezpieczeństwa a nie „wyspany z palca”, stąd jest tak realistyczny.

Rok produkcji 1964, reżyseria Jan Batory, scenariusz Jan Litan (pseud. – właśc. Anatol Leszczyński), aktorzy: Ignacy Machowski, Beata Tyszkiewicz, Stanisław Mikulski, Zbigniew Zapasiewicz, Jarzy Walczak, Katarzyna Łaniewska i inni.

Film zrealizowany przy współpracy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Wojskowej Akademii Technicznej i Ministerstwa Obrony Narodowej.



Członkowie Zespołu Klosego na pokładzie *FPB 5208*, służącym pod brytyjską banderą wojenną.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

uruchomiony reaktor atomowy. Od dawna MI 6 i CIA miały podejrzenia, że ich operacje były rozbijane przez przeciwnie operacje KGB. Teraz KGB przez przesłanie butelki z wodą popełniło duży błąd, ponieważ radioaktywność była tak duża że płyn ten nie mógł pochodzić z rzeki, w której płynęła zimna woda z elektrowni atomowej.

Brytyjskie tajne służby domagały się, żeby członek „leśnych braci” grupy Maxiego przybył do Londynu ze sprawozdaniem i w celu weryfikacji „sprawy butelki”. Na to KGB wysłało wyćwiczonego „kreta”, który został zabrany przez Klosego podczas trzynastego zadania. 29 września 1954 roku *FPB 5208* wpłynął do Kilonii, gdzie agent został odebrany z dużą nieufnością. Z powodu przypuszczenia o dużym prawdopodobieństwie zdrady, która w istocie ograniczała się do lotewskich „leśnych braci”, miejsce lądowania podczas następnego zadania zostało przeniesione do Estonii.

To czternaste zadanie odbyło się przypuszczalnie 20 listopada 1954 roku, a piętnaste zadanie 21 kwietnia 1955 roku przed Saaremaa (Ozylia). Wyszadźono i zabrano po jednym agencie. Ponieważ spodziewano się dużego zagrożenia Klosego, stąd lądowanie w kwietniu 1955 roku (z nowym *Silver Gull*) było ostatnią operacją tego rodzaju.

15 grudnia 1954 roku i 2 lutego 1955 roku w stoczni Lürssena mogły

zostać przejęte przez BBFPS nowo zbudowane jednostki, mianowicie *Storm Gull* eks-S 1 i *Silver Gull* eks-S 2 (oficjalny chrzest i dostarczenie obu okrętów nastąpiło jednak dopiero 17 marca 1955 roku)³. Ale okręty te po wstrzymaniu operacji lądowania zostały przydzielone tylko do rozpoznania radiowego i taktycznego. Stare kutry *FPB 5130* i *FPB 5208* zostały już w 1955 roku oddane przez Brytyjczyków Urzędowi Blanka (Amt Blank), poprzednika federalnego ministerstwa obrony.

Storm Gull, *Silver Gull* i nigdy nie przyjęty do służby w BBFPS trzeci okręt *Wild Swan* eks-S 3 zostały prawie jednocześnie z rozwiązaniem BBFPS (1 kwietnia 1956 roku) przekazane 28 marca 1956 roku z Royal Navy do Bundesmarine. Zostały one 29 maja 1956 roku oddane do służby jako *Sturmmöwe*, *Silbermöwe* i *Wildschwan* Dywizjonowi Szkolnemu Kutrów Torpedowych w Kilonii ze swoim świeżo upieczonym dowódcą kmr ppor. Klose. *FPB 5130* i *FPB 5208* w marcu 1957 roku po gruntownym remoncie rozpoczęły służbę jako okręty szkolne *UW 10* i *UW 11*.

Dla Bundesmarine BBFPS i Zespół Klosego były szczęśliwym trafem. Przy odbudowie nowej niemieckiej broni kutrów torpedowych jak i przy odbudowie składników rozpoznania radiowego i elektronicznego w marynarce nie było punktu zerowego, lecz profesjonalna kontynuacja i ścisła współpraca z późniejszymi partnerami w sojuszu. BBFPS w swych założeniach nigdy nie była pomysłem jako komórka nowych niemieckich kutrów torpedowych. W rzeczywistości jednak Zespół Klosego stał się punktem wyjścia i jądrem flotyli kutrów torpedowych. Ze współpracy między Zespołem Klosego, brytyjskimi grupami a także 3 Oddziału Służby Marynarki Amerykańskiej (U.S. Naval Service Detachment No. 3) powstała grupa rozpoznania radiowego marynarki, później 70 Sztab Rozpoznania Marynarki (Marinefernmeldestab 70). Nowe pokolenie marynarzy wyniosło i nauczyło się z tradycji Kriegsmarine współpracy z wcześniejszymi przeciwnikami. Kilku oficerów kutrów torpedowych z BBFPS, w tym Klose i Müller, osiągnęło później w Bundesmarine stopnie admirałskie.

Powróćmy jednak na moment do BBFPS. Czy radzieckie i polskie siły obrony wybrzeża nie mogły albo nie

chciały wykryć, zdobyć albo zniszczyć okrętów Zespołu Klosego? W rzeczywistości było tylko jedno bez wątpienia udowodnione bezpośrednie spotkanie. W lutym 1955 roku jeden z okrętów⁴ znajdował się na taktycznym bliskim rozpoznaniu w Zatoce Gdańskiej. Na wysokości Bałtyjska zepsuł się prawoburtowy silnik. Chociaż okręt miał misję rozpoznania aż do Lipawy, niemiecki dowódca D. Ehrhardt chciał przerwać operację, jednak nowy i niedoświadczony brytyjski oficer wachtowy uparł się, aby kontynuować zadanie. Na wysokości Kłajpedy (niem. Memel) wachtowy zameldował o szybko zbliżającej się jednostce, która otworzyła ogień z broni maszynowej. Były trafienia, ale nikt nie został ranny, główny mechanik skoczył do maszynowni, uruchomił niesprawny silnik i okręt uszedł napastnikowi z dużą prędkością po 15 minutach potyczki.

Podczas rejsów na taktyczne rozpoznanie, okręty BBFPS znajdowały się zawsze na wodach międzynarodowych. Płynąc pod brytyjską banderą nie dawały żadnego powodu do ich przechwycenia. Przedsięwzięcia dowódcze i zadania lądowania były zawsze przeprowadzane przez samego Klosego na *FPB 5208* i zupełnie na końcu, na *Silver Gull*. Inne okręty miały zadania wspierające i odwracające uwagę. Klose przez staranne przygotowanie i manewry dywersyjne zawsze umiał uniknąć każdego niebezpieczeństwa. Zapewne także KGB nie było zainteresowane zakończeniem własnych, prowadzonych między 1951 a 1955 rokiem, dość skutecznych gier operacyjnych aby próbować wykryć okręty.

Podczas gdy morskie przedsięwzięcia dowódcze kutrów torpedowych można określić mianem sukcesu, właściwe operacje tajnych służb MI 6 i CIA są szacowane jako krwawe niepowodzenie. W grze operacyjnej „Lursen-S” lotewskiego KGB, zachodnie operacje były od początku złapane w „czerwoną sieć”, z której później nie mogły się wyrwać. W 15 lądowaniach zostało zabranych około 50 agentów

3. Dokładna geneza tych nowych okrętów została omówiona w artykule *Kutry torpedowe typu „Jaguar” i „Zobel” niemieckiej Bundesmarine, część I*, „OW” nr 77 (3/2006).

4. według Hess, Sigurd, *Schmellbootgruppe Klose...* miały to być *Wildschwan*, lecz ta jednostka zeszła z pochylni dopiero 23.03.1955 r., co potwierdzają zgodnie wszystkie dostępne dokumenty.

na wschód i 11 na zachód. Z tych około 50 agentów większość wylądowała w więzieniu albo została zabita. Wiele agentów zostało „odwróconych” albo zaraz przemycanych jako „krety”. Żadna z wymienionych tajnych służb nie była rzeczywiście skuteczna, dużo życia ludzkiego zostało poświęcone bez sensu, i to wszystko dla skąpego pliku informacji, które po analizie okazywały się bezwartościowe. W momencie, gdy MI 6 ze swej strony rozpoczęła wkradanie się do radzieckich kontroperacji przez przeciwprzeciwooperację, zbliżała się nowa era w rozwoju tajnych służb. Techniczne rozpoznanie z pomocą stacji dalekiego rozpoznania oraz stacji nasłuchowych i namiarowych wzdłuż granic państwowych Norwegii, RFN i Turcji, samolotów specjalnych jak U-2, ze specjalnymi okrętami i satelitami, zastąpiło wątpliwe i niebezpieczne metody przemycania agentów na ląd wroga.

Podczas „zimnej wojny” Bałtyk był areną walk tajnych służb, których interesy splatały się w trudny do rozplątania kłęb. Gdy np. CIA (dysponowała ona już kutrami torpedowymi PT-75 i PT-76 z LSU) nie operowała sama, liczyła na wsparcie innych tajnych służb. Brytyjski MI 6 operował raczej bez szczęścia. Szwedzki T-Kontoret wspierał oba bardzo aktywnie z głębi, aby trwać na zewnątrz w neutralnej fasadzie. Duńska służba wy-

wiadowcza tolerowała brytyjską banderę wojenną, gdy okręty BBFPS zawijały na Bornholm albo tam kotwoczyły. Na obszarze rozpoznania taktycznego duńskie tajne służby i marynarka ściśle współpracowały z BBFPS, ale też z wymienioną już w przypisie o S 116 do głównego artykułu, niemiecką „Organizacją Gehlena”. Mimo tej współpracy zachodnioniemiecka bandera wojenna po 1 kwietnia 1956 roku, gdy zlikwidowano BBFPS, przez wiele lat nie była akceptowana na Bornholmie.

Stan źródeł o BBFPS i Zespole Klosego jest bardzo zawiły i sprzeczny. Archiwa CIA, MI 6, zachodnioniemieckiej służby wywiadowczej i KGB są dotąd niedostępne. Pisemne źródła, w dalszym ciągu z oczywistych powodów ledwo istnieją. Archiwum stoczni Lürssena i niemieckiego wykonawcy silników do kutrów torpedowych zostały usunięte, przypuszczalnie przez MI 6 przed 1956 rokiem. ●

**Tłumaczenie z języka niemieckiego
Rafał Mariusz Kaczmarek**



Zmiana bandery. W dniu 28 marca 1956 r. opuszczono brytyjski White Ensign na trzech jednostkach BBFPS, gdyż przekazane zostaną Bundesmarine. Fot. zbiory Hartmut Ehlers

Bibliografia

1. Fock Harald, *Schnellboote – Die Nachkriegsentwicklung bis heute (Band 3)*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford 1974.
2. Gröner Erich, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*, tom 2, Bernard & Graefe Verlag Koblenz 1983.
3. Hess, Sigurd, Konteradmiral a.D., *Die Schnellbootgruppe Klose und der British Baltic Fishery Protection Service*, część I/II, w „Marine Forum” 3/2001 i 4/2001.
4. Koop Gerhard, Breyer Siegfried, *Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956–1976*, Bernard & Graefe Verlag München 1978.
5. Koop Gerhard, Breyer Siegfried, *Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1956 bis heute*, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1996.

FOTOKOLEKCJA

Polski dozorca (eks-trałowiec) Mewa na początku lat 60-tych. Zwraca uwagę pieczęćka CONFIDENTIAL (pol. Poufne).
Fot. zbiory Arthur D. Baker III.





Amerykańskie okręty dowodzenia

Część VIIIb – „Blue Ridge” – działalność operacyjna

Zamówienie na budowę *Blue Ridge* złożono w dniu 31 grudnia 1964 w Philadelphia Naval Shipyard w Filadelfii, a stępkę okrętu położono w dniu 27 lutego 1967 roku. Kadłub jednostki został wodowany w dniu 4 stycznia 1969 roku, przy czym matką chrzestną okrętu była Gretchen T. Byrd, żona senatora stanu Wirginia Harry F. Byrda. Prowadzącym ceremonię był John W. Warner podsekretarz stanu w ministerstwie obrony Stanów Zjednoczonych. Jednostka jest drugim amerykańskim okrętem dowodzenia o nazwie¹, która pochodzi od najbardziej wysuniętego na południowy-wschód grzbietu Appalachów, położonego w stanach Wirginia i Północna Karolina. *Blue Ridge* został przejęty w dniu 14 listopada 1970 roku i wcielony do służby przez dowództwo IV Dystryktu Marynarki z bazą macierzystą w kalifornijskim San Diego. W dniu 11 lutego następnego roku nowy okręt dowodzenia opuścił stocznię i cztery dni później zawinął do Norfolk dla pobrania amunicji. Następnie skierował się do Kalifornii wokół przylądka Horn. Podróż, która zakończyła się w San Diego w dniu 9 kwietnia, była jednym z najbardziej niezwykłych rejsów zgrywających załogi jednostek amery-

kańskich. Pod koniec czerwca i na początku lipca 1971 roku okręt odbył ćwiczenia odświeżające, a od 11 października do 19 listopada przeszedł przegląd w Long Beach Naval Shipyard, po którym od 6 do 10 grudnia odbył próby morskie pozostając do końca roku w swej bazie.

W dniu 5 stycznia 1972 roku *Blue Ridge* opuścił San Diego i udał się w pobliże przylądka Ballast gdzie w ciągu dwóch następnych dni przeszedł demagnetyzację kadłuba. Następnie wyszedł w swą pierwszą podróż na Zachodni Pacyfik i 13 stycznia zawinął do Pearl Harbor. Dwa dni później okręt dowodzenia opuścił Hawaje i w towarzystwie niszczycieli rakietowych *Mahan* (DLG-11) i *Sterrett* (DLG-31) skierował się do bazy marynarki w filipińskiej Subic Bay. Po drodze, w dniu 25 stycznia zabunkrował paliwo na Guam w archipelagu Wysp Maryjańskich i cztery dni później zawinął do Subic Bay. Tam na jego pokład zaokrętował kontradmirał W.D. Gaddis dowódca Sił Desantowych 7 Floty, który przeniósł swą flagę z okrętu sztabowego *Eldorado* (LCC-11). Z końcem stycznia *Blue Ridge* wyszedł na Okinawę dokąd przybył 2 lutego. Ostatnie dni lutego i początek marca okręt spędził na wizytach kurtuazyjnych w Japonii, Singapurze i Hongkongu,

po czym w dniu 20 marca 1972 roku powrócił na Okinawę, gdzie na jego pokład zaokrętował wraz ze swym sztabem generał brygady E.J. Miller dowódca 9 Brygady Desantowej Piechoty Morskiej. Następnie okręt rozpoczął przygotowania do wspólnych amerykańsko-koreańskich ćwiczeń pod kryptonimem „Golden Dragon”. Zanim jednak przygotowania do ćwiczeń zostały zakończone, w dniu 5 kwietnia *Blue Ridge* z obydwoma dowódcami na pokładzie został skierowany do Zatoki Tonkińskiej.

Podczas kolejnych miesięcy 1972 roku okręt wziął udział w licznych operacjach koło Song Thahn i Lam Son, podczas których zespoły desantowe amerykańskiej 7 Floty wspomagały piechotę morską Republiki Korei w odbiciu prowincji Quang Tri z rąk sił Wietnamu Północnego. *Blue Ridge*, jako okręt flagowy 76 Połączonego Zespołu Taktycznego i 79.1 Połączonej Grupy Taktycznej był jednostką dowodzenia wspierającą działania Desantowych Grup Szybkiego Reagowania 5 i 7 Eskadry Desantowej. W tym czasie, osłaniany przez niszczyciel *John Paul Jones* (DDG-32), brał także

1. Poprzedni *Blue Ridge* (AGC-2) należał do typu *Appalachian*, które to okręty zostały opisane w pierwszych dwóch częściach niniejszego artykułu („OW” 2-3/2005).

udział w specjalnej operacji w Zatoce Tonkińskiej noszącej kryptonim „Venture Road”. Po krótkim odpoczynku w dniach 7-14 czerwca w Subic Bay, *Blue Ridge* wziął udział w operacji „Song Thahn 8-72”, podczas której w dniu 27 czerwca został ostrzelany przez baterię artylerii nadbrzeżnej z wyspy Tiger w Strefie Zdemilitaryzowanej. Działła okrętu odpowiedziały ogniem 77 pocisków wystrzelonych z odległości niemal 12 km. Następnego dnia na pokładzie jednostki odbyła się konferencja, w której wzięli udział Prezydent Republiki Wietnamu Nguyen Van Thieu i dowódca 7 Floty wiceadmirał James M. Holloway oraz obydwa zaokrętowani dowódcy. Swoją rolę w operacjach bojowych okręt zakończył w dniu 30 czerwca. W dniu 8 lipca 1972 roku na pokładzie *Blue Ridge* nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy Sił Desantowych 7 Floty, którym został kontradmirał W.D. Toole. Dziesięć dni później okręt opuścił Wietnam i w dniu 20 lipca zawinął do bazy marynarki w Subic Bay na Filipinach. Po pięciodniowym postoju przeszedł na Okinawę, gdzie przybył 28 lipca. Tam, w dniu 2 sierpnia dowódcy CTF 76 i CTG 79.1 przenieśli się wraz ze swoimi sztabami na transportowiec *Paul Revere* (LPA-248) i następnego dnia *Blue Ridge* wyszedł w drogę do Stanów Zjednoczonych. Za swą służbę w Wietnamie jednostka została oznaczona dwoma gwiazdami bojowymi. Do San Diego okręt powrócił w dniu 18 sierpnia 1972 roku, po czym w dniu 6 września swoją banderę podniósł na nim wiceadmirał J.F. Calvert, dowódca 1 Floty. Podczas postoju w bazie wizyty na pokładzie jednostki złożyli: w dniu 7 września Sekretarz Marynarki John W. Warner oraz w dniu 15 września admirał Elmo R. Zumwalt Jr., Szef Operacji Floty. Do końca 1972 roku okręt odbył min. wizytę w San Francisco (5-9 października) oraz szkolenia w dniach 6-10 i 20-22 listopada.

Pierwsze tygodnie 1973 roku *Blue Ridge* spędził u wybrzeży Kalifornii operując z bazy w San Diego, po czym w dniu 24 lutego udał się po raz drugi na Zachodni Pacyfik. W dniach 2 i 3 marca okręt przebywał w Pearl Harbor, po czym 15 marca przybył na Okinawę gdzie z transportowca *Paul Revere* (LPA-248) przeokrętował na jego pokład kontradmirał W.D. Toole, dowódca 1 Grupy Desantowej, 7 Floty Stanów Zjed-

noczonych. W dniu 31 marca okręt opuścił Okinawę i udał się na wody Azji Południowo-Wschodniej gdzie wziął udział we wspólnych ćwiczeniach amerykańsko-południowokoreańskich pod kryptonimem „Golden Dragon 73”. W dniu 11 kwietnia *Blue Ridge* powrócił na Okinawę i po piętnastodniowym postoju wyszedł z serią wizyt kurtuazyjnych, którą zakończył w Zatoce Manilskiej przygotowaniami do wspólnych ćwiczeń filipińsko-amerykańskich „Pagasa I”. Powróciwszy w dniu 24 maja na Okinawę jednostka po kilkudniowym postoju odbyła drugą turę wizyt kurtuazyjnych zakończonych 14 czerwca. W dniu 22 czerwca na pokładzie *Blue Ridge* miała miejsce ceremonia przejęcia dowództwa 1 Grupy Desantowej przez kontradmirała A.W. Price Jr. W dniu 10 lipca jednostka opuściła Okinawę i skierowała się do Zatoki Tonkińskiej wioząc na pokładzie wyposażenie rozminowania dla śmigłowców mających oczyszczać z min wody Wietnamu Północnego. Następnie okręt obrał kurs na filipińską Manilę, jednak ciężki sztorm zmusił go do zawinięcia do Subic Bay. Od 26 lipca do 5 sierpnia *Blue Ridge* przechodził przegląd w japońskim Yokosuka. W drodze powrotnej startł się z kolejnym tajfunem tak, że dotarł na Okinawę dopiero 16 sierpnia. Podczas tego przejścia, jako pierwsza jednostka 7 Floty okręt pobrał paliwo z handlowego zbiornikowca *Falcon Princess*. W dniu 22 września *Blue Ridge* przybył do Subic Bay, gdzie przeprowadził czterodniowe przygotowanie do kolejnych, wspólnych manewrów amerykańsko-filipińskich pod kryptonimem „Pagasa II”. Na początku ćwiczeń z pokładu okrętu dowodzenia wypadł za burtę chorąży Michael Long, który został odnaleziony i podjęty z wody przez radziecki okręt hydrograficzny *Kursograf*. Po wymianie korespondencji, włącznie z zaangażowaniem najwyższych szczebli w Waszyngtonie, zaaranżowano spotkanie obydwu jednostek i marynarz amerykański został przekazany w morzu na pokład *Blue Ridge*. Pod koniec ćwiczeń okręt po raz kolejny prześladowała sztormowa pogoda, która zmusiła go do krótkiego postoju w Subic Bay tak, że na Okinawę dotarł w dniu 7 października. Tam pokład jednostki dowodzenia opuścił admirał Price, który przeniósł się wraz ze swym sztabem na okręt desantowy *Denver*

(LPD-9). Następnego dnia *Blue Ridge* wyszedł w drogę powrotną do Stanów Zjednoczonych. Dwadzieścia dni później zawinął do San Diego i do końca roku operował na wodach Południowej Kalifornii.

Pierwsze tygodnie 1974 roku okręt spędził w swej bazie macierzystej, zaczynając w dniu 11 marca kilkumiesięczną serię ćwiczeń u wybrzeża Południowej Kalifornii. W dniu Święta Niepodległości Stanów Zjednoczonych artylerzyści *Blue Ridge* mieli zaszczyt oddania 21 wystrzałów salutu armatniego. Od 22 do 27 lipca okręt przebywał na poligonie rakietowym, gdzie sprawdzono w praktyce jego rakietowy system przeciwlotniczy „Sea Sparrow”. Jednostka kontynuowała ćwiczenia do początku października odbywając w tym czasie min. strzelanie z dział artylerii kalibru 76 mm. W dniu 18 października okręt dowodzenia opuścił San Diego i w towarzystwie okrętów desantowych *Vancouver* (LPD-2), *Dubuque* (LPD-8) i *Thomaston* (LSD-28) obrał kurs na Pearl Harbor dokąd przybył tydzień później. W dniu 16 listopada jednostka dowodzenia zawinęła do Yokosuka w Japonii, gdzie na jej pokład przeniósł swoją flagę z okrętu desantowego *Cleveland* (LPD-7) kontradmirał D.B. Whitmire, dowódca Sił Desantowych 7 Floty. W dniu 10 listopada *Blue Ridge* dotarł na Okinawę, na której spędził trzynaście kolejnych dni. Następnie przeszedł na dwudniowy postój w Subic Bay, po czym wziął udział we wspólnych amerykańsko-filipińskich ćwiczeniach pod kryptonimem „Bayanihan”. W międzyczasie członkowie jego załogi w czynie społecznym przeprowadzili badania lekarskie i dentystyczne oraz wykonali remont szkoły i ratusza małego filipińskiego miasteczka Paluan. Na zakończenie manewrów okręt ratowniczy *Reclaimer* przeprowadził ćwiczebne holowanie *Blue Ridge*. W dniu 10 grudnia jednostka dowodzenia zawinęła do Subic Bay skąd jedenaście dni później przeszedł na Okinawę.

W roku 1975 miało pierwsze wyjście okrętu w morze miejsce w dniu 7 stycznia, kiedy to *Blue Ridge* udał się do filipińskiej Subic Bay. Dwadzieścia dni później okręt wyszedł do Hongkongu, a 1 lutego powrócił na Okinawę. W połowie lutego odwiedził tajwański Keelung i na Okinawę powrócił 19 lutego. W dniu 1 marca przybył do Manili, po czym wziął

udział we wspólnych amerykańsko-filipińsko-tajlandzko-brytyjskich ćwiczeniach o kryptonimie „Sea Fox”. Do końca marca *Blue Ridge* pozostawał na Okinawie, a 3 kwietnia przeszedł do Wietnamu aby wspomagać operację ewakuacji obywateli amerykańskich oraz innych nacji. Bezpośrednio z jego pokładu całość akcji koordynował kontradmirał D.B. Whitmire. W dniu 17 kwietnia okręt przybył po zaopatrzenie do Subic Bay i po zaledwie 24-godzinnyim postoju powrócił do Wietnamu. Tam kontynuował udział w największej śmigłowcowej operacji ewakuacyjnej kiedy to armada helikopterów przewiozła tysiące uchodźców na pokłady 46 jednostek pływających. W dniu 5 maja przeszedł do Subic Bay gdzie jego pokład opuścili dowódcy, którzy przenieśli się na okręt desantowy *Denver* (LPD-8), po czym dwa dni później jednostka dowodzenia obrała kurs na Kalifornię i 23 maja zawinęła do San Diego. Kolejne miesiące 1975 roku *Blue Ridge* spędził w swej bazie macierzystej wychodząc kilkakrotnie w morze na szkolenia i ćwiczenia. W dniu 31 października opuścił San Diego i następnego dnia zawinął do Long Beach Naval Shipyard, gdzie rozpoczął się jego ośmiomiesięczny remont.

Początek 1976 roku okręt spędził w suchym doku, z którego wyszedł w dniu 19 marca. Odbywając próby morskie w dniach 24-25 maja oraz następnie rejsy próbne wzdłuż wybrzeża Kalifornii w dniach 8-10 i 15-17 czerwca, z końcem tego miesiąca *Blue Ridge* opuścił stocznię i 2 lipca powrócił do bazy w San Diego. Wieczorem 18 lipca na pokładzie samochodowym jednostki wybuchł pożar, który po dwóch godzinach został ugaszony przez przeciwpożarowe drużyny okrętu oraz portowej straży pożarnej. Szczęśliwie nikt z biorących udział w akcji nie został poważnie ranny, kilka osób zatrało się jedynie dymem. W ciągu kolejnych dwóch miesięcy (min. 2-13 oraz 18-27 sierpnia) okręt prowadził intensywne ćwiczenia i szkolenia załogi u wybrzeża Kalifornii. W dniu 25 września opuścił bazę w San Diego i po krótkim postoju w dniach 1-3 października w Pearl Harbor w dniu 10 października przybył na Kwajalein w archipelagu Wysp Marshalla. Tam na jego pokład przeniósł się z okrętu desantowego *Cleveland* (LPD-7) kontradmirał James H. Morris dowódca Sił De-

santowych 7 Floty. Dwa dni później *Blue Ridge* skierował się na południe ku wybrzeżom Australii, gdzie spędził koniec października ćwicząc wspólnie z okrętami wojennymi marynarek Australii i Nowej Zelandii. W dniu 19 listopada jednostka przybyła do swej dalekowschodniej bazy na Okinawie, aby w połowie grudnia wziąć udział w operacjach „Frequent Wind” oraz „Eagle Pull” – ewakuacji uchodźców z Sajgonu i Kambodży w końcowej fazie wojny wietnamskiej. W dniu 22 grudnia okręt powrócił na Okinawę pozostając w bazie do końca roku.

Kolejny rok – 1977 *Blue Ridge* rozpoczął wizytą w Hong Kongu, skąd przeszedł na Filipiny zawijając w dniu 21 stycznia do Subic Bay. Sześć dni później na jego pokładzie odbyła się konferencja, w której wzięli udział głównodowodzący Floty Pacyfiku admirał Thomas B. Hayward oraz dowódca 7 Floty wiceadmirał Robert B. Baldwin, a także liczni oficerowie sztabowi. Okręt opuścił Filipiny w dniu 11 lutego i trzy dni później zawinął na Okinawę. W dniu 16 lutego *Blue Ridge* zakończył swój kolejny pobyt na Dalekim Wschodzie i po krótkim postoju w Pearl Harbor (28 lutego - 1 marca), w dniu 8 marca zawinął do San Diego. Do końca miesiąca przebywał w porcie dając wytchnienie załodze i przechodząc przeglądy. W dniu 18 kwietnia na jego pokład zaokrętował kontradmirał Richard A. Paddock, dowódca Grupy Desantowej Wschodniego Pacyfiku. Maj (9-13 i 16-23) oraz początek czerwca (1-3) jednostka spędziła na postoju w bazie oraz samodzielnych ćwiczeniach u wybrzeży Kalifornii. W dniu 20 maja, na będącym w morzu okręcie uzupełniały paliwo śmigłowce Straży Przybrzeżnej poszukujące zaginionego żaglowca *Nixie*. W dniu 17 czerwca na pokład *Blue Ridge* zaokrętował kontradmirał K.J. Christoph, dowódca 3 Grupy Krążowników-Niszczycieli. W kolejnych dniach, z pokładu okrętu dowodzenia kierowano ćwiczeniami amerykańskiej 3 Floty. Następne dwa miesiące jednostka spędziła w macierzystej bazie, pomagając w dniu 8 sierpnia w gaszeniu pożaru silowni okrętu desantowego czołgów *Fresno* (LST-1183). Rankiem 24 sierpnia, w towarzystwie okrętu remontowego *Ajax* (AR-6), *Blue Ridge* skierował się na Daleki Wschód i tydzień później zawinął do Pearl Harbor. W dniu 3 września okręt opuścił

Hawaje i po dwóch tygodniach przybył na Okinawę, gdzie na jego pokład powrócił kontradmirał James H. Morris dowódca Sił Desantowych 7 Floty. Następnie okręt przeszedł na Filipiny najpierw odbywając kurtuazyjną wizytę w Manili, a 28 września zwijając do Subic Bay. W dniu 3 października *Blue Ridge* opuścił Filipiny i trzy dni później powrócił na Okinawę. następnego dnia na jego pokładzie nieoficjalną wizytę złożył wiceadmirał Robert B. Baldwin, dowódca 7 Floty. W połowie października okręt wziął udział we wspólnych amerykańsko-filipińskich ćwiczeniach amfibijskich – desancie na Wyspę Mindoro. Po zakończeniu operacji, w dniu 26 października jednostka powróciła na Okinawę, gdzie jej pokład opuścił kontradmirał Morris. Następnie, po krótkiej wizycie w Keelung, *Blue Ridge* w dniu 11 listopada dotarł do Pearl Harbor, gdzie w czasie czterodniowego postoju w tamtejszej stoczni marynarki usunięto uszkodzenia jednego z jego kotłów. Piątą turę na Dalekim Wschodzie okręt zakończył w dniu 20 listopada w San Diego.

Początek 1978 roku jednostka spędziła na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, będąc od 5 stycznia okrętem flagowym dowódcy Grupy Desantowej Wschodniego Pacyfiku i biorąc udział w wizycie kurtuazyjnej w Meksyku oraz ćwiczeniach u wybrzeży Kalifornii z kontradmirałem Richardem A. Paddock’iem na pokładzie. W dniu 2 lutego rozpoczęto planowy przegląd okrętu, podczas którego dokonano remontu jego kotłów, wymieniono wyposażenie pralni, zamontowano nowe urządzenia radioelektroniczne oraz oczyszczono i pomalowano powierzchnie kadłuba i nadbudówek. Począwszy od końca marca (22-24 i 27-31) i w kwietniu (4-7, 20-21 i 25) *Blue Ridge* odbywał próby morskie i funkcjonalne. W dniu 8 maja opuścił San Diego i przeszedł do San Francisco, w którym podczas dwutygodniowego postoju wziął udział min. w obchodach Dnia Sił Zbrojnych udostępniając swój pokład dla zwiedzających. W czerwcu i lipcu 1978 roku okręt uczestniczył w ćwiczeniach oraz obchodach min. święta miasta Portland oraz rocznicy Niepodległości Stanów Zjednoczonych. Bazę w San Diego *Blue Ridge* opuścił w dniu 8 sierpnia kierując się po raz szósty na Zachodni Pacyfik. Od 13 do 15 sierpnia okręt przeby-

wał w Pearl Harbor gdzie jego pokład wizytował admirał D.C. Davis, głównodowodzący Floty Pacyfiku. Następnie jednostka przeszła na Okinawę i w dniu 29 sierpnia na jej pokład zaokrętował kontradmirał D.S. Jones, dowódca Sił Desantowych 7 Floty. Tego samego dnia wizytę złożył na nim dowódca 7 Floty wiceadmirał Sylvester R. Foley Jr., a dzień później generał brygady W.H. Rice, dowódca 9 Brygady Desantowej Piechoty Morskiej. W dniu 9 września okręt przybył do Subic Bay, gdzie pracownicy tamtejszej stoczni remontowej w ciągu dziesięciu dni dokonali naprawy urządzeń siłowni oraz przeglądu systemu anten. Na Okinawę *Blue Ridge* powrócił w dniu 10 października po zaliczeniu ćwiczeń, podczas których na jego pokładzie przebywał kontradmirał D.S. Jones. Tydzień później okręt odszedł do Pearl Harbor dokąd zawinął w dniu 28 października. Po dwudniowym postoju jednostka obrała kurs na Kalifornię i w dniu 6 listopada przybyła do San Diego. Na początku grudnia wzięła udział w ćwiczeniach, po których zaokrętowany na jej pokładzie dowódca Grupy Desantowej Wschodniego Pacyfiku kontradmirał Richard A. Paddock, przeniósł swą flagę na okręt desantowy *Denver* (LPD-8). Powróciwszy do bazy w San Diego *Blue Ridge* pozostał w niej do końca roku.

W dniu 8 stycznia 1979 roku okręt rozpoczął kolejny remont planowy, który ze względu na uszkodzenie śruby został przedłużony ze standardowych 10 tygodni. Podczas postoju na doku w dniach 26-30 marca dokonano wymiany pędnika, po czym okręt przeszedł do pirsu bazy. Kwiecień (4-6, 9-13, 16-19 i 25-26) i maj (7-10) jednostka spędziła na próbach i ćwiczeniach poremontowych, po czym do końca maja pozostała w San Diego. W dniu 30 kwietnia na jej pokładzie miało miejsce uroczyste objęcie dowództwa Grupy Desantowej Wschodniego Pacyfiku przez kontradmirała Donalda G. Ramsey'a. Czerwiec 1979 roku *Blue Ridge* spędził na przygotowaniach do przebazowania do Yokosuka w Japonii. W dniu 2 lipca okręt opuścił San Diego i po 15 dobach rejsu zawinął do swej nowej bazy macierzystej, gdzie witali go: dowódca 7 Floty wiceadmirał Sylvester R. Foley Jr., dowódca floty amerykańskiej w Japonii kontradmirał Lando W. Zech, burmistrz miasta

Yokosuka Yokoyama oraz liczni inni dygnitarze wojskowi i cywilni. *Blue Ridge* opuścił swoją nową bazę w dniu 31 lipca i dwa dni później przybył na Okinawę, gdzie na jego pokład zaokrętował kontradmirał D.S. Jones dowódca Sił Desantowych 7 Floty. Po wizycie w Hong Kongu jednostka przeszła do Subic Bay na Filipinach po czym, po zaokrętowaniu generała majora Killen'a, dowódcy 3 Grupy Desantowej oraz generała brygady McMonagle, dowódcy 1 Dywizji piechoty morskiej wzięła udział w ćwiczeniach u wybrzeża Okinawy. Zanim jednak manewry rozpoczęły się na dobre ćwiczące jednostki musiały zmierzyć się z tajfunem „Judy”. Po zakończeniu manewrów, w dniu 29 sierpnia *Blue Ridge* wszedł do Buckner Bay gdzie wyokrętował dowódców i ich sztaby. Dwa dni później okręt powrócił do Yokosuka i w dniu 7 września rozpoczęły się na nim prace mające przystosować jego pomieszczenia wewnętrzne do pełnienia nowej funkcji – jednostki flagowej amerykańskiej 7 Floty. Służbę w tej roli okręt zaczął pełnić w dniu 5 października 1979 roku, kiedy to wiceadmirał Sylvester R. Foley przeniósł na jego pokład swoją banderę z krążownika rakietowego *Oklahoma City* (CG-5). W październiku *Blue Ridge* odbył wizyty kurtuazyjne w portach Japonii i Korei, po czym udał się do filipińskiego Subic Bay gdzie od 7 do 12 listopada przeszedł krótki przegląd, który po powrocie okrętu w dniu 17 listopada do Yokosuka kontynuowano do 3 grudnia. Z wyjątkiem kilkudniowego pobytu na Sasebo, do końca roku jednostka nie opuszczała już swej bazy.

Rok 1980 *Blue Ridge* przywił w Yokosuka kończąc rozpoczęty w dniu 12 grudnia poprzedniego roku czterotygodniowy remont planowy prowadzony przez miejscową stoczní remontową, firmy cywilne oraz własną załogę okrętu. W dniu 9 stycznia jednostka udała się na Filipiny, gdzie 10 dni później wzięła udział w kwartalnej konferencji programowej 7 Floty. Po jej zakończeniu, w dniu 2 lutego okręt powrócił do bazy aby kontynuować drugą część planowego przeglądu. W dniu 14 lutego na jego pokładzie miała miejsce uroczysta zmiana dowódcy 7 Floty, którym został wiceadmirał Carlisle A.H. Trost. Po zakończeniu prac remontowych, w dniu 20 marca *Blue Ridge* wyszedł na próby, podczas których

wystąpiły problemy z wentylatorem podmuchu jednego z kotłów. Dla usunięcia uszkodzenia jednostka pozostała w porcie do 25 marca, po czym wyszła z serią wizyt kurtuazyjnych do Korei i Japonii. Nocą 30 marca, na stojącym na kotwicy w Inchon okręcie miał miejsce wypadek. Jeden z marynarzy jednostki spadł podczas wodowania łodzi z wysokości ponad 6 m i na skutek obrażeń zmarł następnej nocy po przewiezieniu do szpitala na lądzie. Po powrocie okrętu do Yokosuka w dniu 18 kwietnia kontynuowano prace związane z jego przeglądem. Planowana na połowę maja wizyta na festiwalu jednostek pływających w japońskim porcie Shimoda nie doszła do skutku, ze względu na panujące wówczas ciężkie warunki pogodowe. W dniu 4 czerwca *Blue Ridge* opuścił Japonię i tydzień później zawinął do Subic Bay na Filipinach. Następnie odbył kolejną serię wizyt kurtuazyjnych w Azji Południowo-Wschodniej i Japonii, po których w dniu 3 lipca powrócił do Yokosuka. W dniu 29 lipca okręt dowodzenia wyruszył w pierwszy wspólny rejs amerykańsko-japoński, podczas którego jego jednostką bliźniaczką był niszczyciel *Akizuki* (DD-161). Okręty odwiedziły kilka portów w Japonii, po czym w dniu 17 lipca *Blue Ridge* powrócił do macierzystej bazy. Następną serię wizyt kurtuazyjnych okręt rozpoczął w dniu 3 września kończąc ją w Yokosuka w dniu 17 października. Podczas powrotnego przejścia na Okinawę, w dniu 5 października pokonująca cieśninę Malakka jednostka podjęła z wody malezyjskiego rozbitka, a następnego dnia zdjęła z dwóch łodzi łącznie 81 uchodźców wietnamskich. Pasażerów tych wysadzono na ląd na Filipinach podczas postoju w Subic Bay w dniach 10-12 października. W listopadzie *Blue Ridge* odbył dwie kolejne wizyty kurtuazyjne, a następnie wziął udział w ćwiczebnym desancie na filipińską wyspę Mindoro w ramach operacji „Valiant Blitz”. Manewrami dowodzili zaokrętowani na Okinawie w dniu 13 listopada kontradmirał George B. Shick, dowódca Sił Desantowych 7 Floty (TF 76) i generał brygady Bain McLintock, dowódca 3 Dywizji piechoty morskiej (TF 79.1). Obydwaj dowódcy ze swymi sztabami wyokrętowali w dniu 29 listopada również na Okinawie, po czym *Blue Ridge* w dniu 2 grudnia zawinął do macierzystej



Okręt dowodzenia i kierowania desantem *Blue Ridge* w konfiguracji z wczesnych lat 80-tych ubiegłego wieku.
Fot. zbiory Arthur D. Baker III

operujący z bazy w Yokosuka *Blue Ridge* pełnił rutynową służbę okrętu dowodzenia 7 Floty. Oprócz standardowych ćwiczeń w prowadzeniu operacji desantowych z dowódcami i ich sztabami na pokładzie, zwykle 76 i 79 Zespołów Operacyjnych, wizyt kurtuazyjnych w portach sprzymierzonych oraz wspólnych rejsów (bliźniaczych) z jednostkami japońskich Morskich Sił Samoobrony, na okręcie odby-

bazy pozostając w niej do końca roku.

Na początku 1981 roku okręt odbył pięciodniową wizytę w Hongkongu, po którym w dniu 22 stycznia zawinął do bazy w Subic Bay, gdzie przeszedł kilkudniowy przegląd. Jednostka opuściła Filipiny w dniu 7 lutego i trzy dni później zawinęła na Okinawę, gdzie na jej pokład zaokrętowali dowódcy 76 i 79 Zespołów Operacyjnych ze swoimi sztabami. Po krótkim szkoleniu w ramach przygotowań do późniejszych ćwiczeń desantowych „Team Spirit 81” dowódcy opuścili okręt i 13 lutego *Blue Ridge* powrócił do Yokosuka na kolejny przegląd. W dniu 5 marca jednostka zawinęła na Okinawę, gdzie ponownie zaokrętowali na nią dowódcy 76 oraz 79 Zespołów Operacyjnych ze sztabami i cztery dni później na czele formacji okrętów desantowych skierowała się na wody koreańskie. Po zakończeniu ćwiczeń w dniu 21 marca, okręt zawinął do Inchon po czym odszedł na Okinawę przybywając w dniu 30 marca do Buckner Bay. Tam wyokrętowali dowódcy Zespołów ze sztabami, a *Blue Ridge* w dniu 1 kwietnia powrócił do macierzystej bazy. Pięć dni później rozpoczął się jego remont, podczas którego w dniach 9 kwietnia-21 maja okręt przebywał w suchym doku stoczni remontowej w Yokosuka. Tydzień po wyjściu z doku jednostka zakończyła próby stoczniowe, a w dniu 11 czerwca próby morskie. Cztery dni później okręt wziął udział w tygodniowych ćwiczeniach Grupy Szkolnej Zachodniego Pacyfiku,

a od 22 czerwca do 10 lipca w amerykańsko-japońskim rejsie bliźniaczym, tym razem z niszczycielem-śmigłowcowcem *Shirane* (DDH-143). W dniu 3 sierpnia *Blue Ridge* rozpoczął turę rejsów kurtuazyjnych, którą zakończył w dniu 31 sierpnia we filipińskim Subic Bay. Cztery dni później pokład okrętu wizytował Szef Operacji Floty admirał Thomas B. Haywar. Cztery dni po wyjściu w drogę powrotną do Japonii, które miało miejsce w dniu 6 września, jednostka asystowała przy gaszeniu pożaru na frachtowcu *Eternal Green*. *Blue Ridge* zawinął do Yokosuka w dniu 12 września, a trzy dni później na jego pokładzie miała miejsce ceremonia przejścia dowództwa 7 Floty, które objął wiceadmirał Staser M. Holcomb. W dniu 27 września okręt rozpoczął kolejny sześciotygodniowy przegląd w stoczni remontowej w Yokosuka. Po zakończeniu w dniu 13 listopada czterodniowych prób morskich jednostka opuściła Yokosuka i przeszła do Buckner Bay na Okinawie. Tam na jej pokład zaokrętowali dowódcy 76 i 79 Zespołów Operacyjnych ze swoimi sztabami, którzy wzięli udział w sześciodniowych ćwiczeniach dowodzenia. Wyokrętowawszy dowódców w dniu 19 listopada w Subic Bay i przeczekawszy sztorm, sześć dni później *Blue Ridge* wyszedł w morze i odbywszy wizyty kurtuazyjne w portach Japonii i Korei, w dniu 17 grudnia powrócił do Yokosuka.

W ciągu lat osiemdziesiątych i dwięćdziesiątych ubiegłego wieku

wały się także kwartalne konferencje programowe 7 Floty oraz wizyty różnych szczebli oficjeli amerykańskich i państw sprzymierzonych. Dalsza część artykułu koncentruje się więc na tych wydarzeniach z kolejnych lat działalności operacyjnej okrętu, które odbiegały od rutynowej jego służby.

Pierwszymi dużymi ćwiczeniami, w których *Blue Ridge* wziął udział w 1982 roku były wspólne koreańsko-amerykańskie ćwiczenia „Team Spirit 82”. W dniu 20 marca na Okinawie na jego pokład zaokrętowali dowódcy 76 i 79 Zespołów Operacyjnych ze swoimi sztabami i sześć dni później jednostka wraz z okrętami 1 Eskadry Desantowej przeszła do Pohang, gdzie przyjęła na swój pokład koreański personel łącznikowy. Rozpoczęcie ćwiczebnego lądowania miało miejsce w dniu 28 marca, po czym do 4 kwietnia *Blue Ridge* pozostawał zakotwiczony na akwenu operacji desantowej. W dniu 12 kwietnia jednostka przeszła na Okinawę aby wyokrętować sztabowców i 17 kwietnia powróciła na przegląd do Yokosuka. Podczas w bazy w miesiącach wakacyjnych, w dniu 13 sierpnia pokład okrętu odwiedził amerykański Sekretarz Obrony John F. Lehman Jr. Od 22 sierpnia do 4 września jednostka odbyła kolejny szkoleniowo-kurtuazyjny rejs bliźniaczy z niszczycielem-śmigłowcowcem *Shirane* (DDH-143), po czym jej powrót do Yokosuka został utrudniony poprzez przechodzący nad Wyspami Japońskimi huragan „Judy”. Macierzystą bazę okręt opuścił ponownie

w dniu 1 października, aby do 15 października przeprowadzić wspólne ćwiczenia z grupami operacyjnymi lotniskowców *Midway* (CV-43) i *Enterprise* (CVN-65). W dniu 27 października na Okinawie *Blue Ridge* ponownie zaokrętował dowódców 76 i 79 Zespołów Operacyjnych ze swoimi sztabami, którzy wzięli udział w czterodniowych ćwiczeniach dowodzenia. W dniu 31 października dowódca 76 Zespołu został przewieziony wraz ze swoim sztabem śmigłowcem do Buckner Bay. Po południu tego samego dnia okręt wyszedł w morze odwiedzając najpierw Filipiny, a później Hongkong. W dniu 16 listopada *Blue Ridge* powrócił na Okinawę, gdzie dwa dni później wyokrętował dowódcę 79 Zespołu Operacyjnego wraz ze swym sztabem, a jednostka dowodzenia odeszła do Japonii powracając w dniu 21 listopada do Yokosuka.

Podczas przejścia na Filipiny z początkiem 1983 roku, w dniu 4 lutego okręt dowodzenia odbył wspólne ćwiczenia z grupą operacyjną lotniskowca *Enterprise* (CVN-65). Do Yokosuka *Blue Ridge* powrócił w dniu 22 lutego i po tygodniowym postoju opuścił bazę udając się do Buckner Bay na Okinawie. Tam, w dniu 3 marca na jego pokład ponownie zaokrętowali dowódcy 76 i 79 Zespołów Operacyjnych ze swoimi sztabami, aby wziąć udział we wspólnych amerykańsko-koreańskich manewrach „Team Spirit 83” odbywających się na wodach koreańskich na ćwiczebnym akwenu koło Tok Sok Ri. Zakończywszy ćwiczenia, w dniu 28 marca jednostka zawinęła do Kagoshima w Japonii, gdzie jej pokład opuścili dowódcy wraz ze sztabowcami przewiezieni kutrem LCU na okręt desantowy *Denver* (LPD-9), a następnie w dniu 31 marca powróciła do Yokosuka. W dniach 27-28 kwietnia okręt działał u wybrzeży Okinawy, a po zejściu z jego pokładu dowódców 76 i 79 Zespołów Operacyjnych skierował się w stronę Cieśniny Cuszimskiej na spotkanie z okrętami kanadyjskimi i australijskimi oraz pozostałymi jednostkami amerykańskimi biorącymi udział w manewrach „Readex 83”. Ćwiczenia te odbyły się w pierwszych dniach maja na akwenu koło Che-Ju Do. Po ich zakończeniu dowódca 75 Zespołu Operacyjnego ze swym sztabem przeszedł na krążownik rakietowy *Sterett* (CG-31), a *Blue Ridge* w dniu 7 maja dotarł do Yokosuka. Tam, dwa dni później na jego pokła-

dzie miała miejsce ceremonia przejęcia dowództwa 7 Floty przez admirała Jamesa R. Hogg’a. W dniu 2 sierpnia okręt wyszedł w morze, do 19 sierpnia biorąc udział w kolejnym szkoleniowo-kurtuazyjnym rejsie bliźniaczym z niszczycielem-śmigłowcowcem *Shirane* (DDH-143). W ciągu jego dwóch pierwszych dni jednostki odbyły ćwiczenia przeciwpodwodne, w których wzięły także udział amerykański niszczyciel *Towers* (DDG-9) oraz dwa japońskie ścigacze i okręt podwodny. Swoją bazę macierzystą *Blue Ridge* opuścił w dniu 6 września udając się z kolejną serią wizyt kurtuazyjnych. Podczas przejścia do Tajlandii na okręcie miała miejsce awaria kotła, która zmusiła go do zwinięcia na Filipiny i rezygnacji z wizyty w Pattaya Beach. W dniu 25 września, krótko po wyjściu z Subic Bay nastąpiła kolejna awaria tego samego kotła wymuszająca postój remontowy jednostki do 10 października. Do bazy w Yokosuka *Blue Ridge* powrócił w dniu 20 listopada pozostając w niej do końca 1983 roku i podejmując na swym pokładzie generała Johna E. Vessey’a, Przewodniczącego Szefostwa Połączonych Sztabów w dniu 26 listopada oraz Admirała Jamesa E. Watkins’a, Szefa Operacji Floty w dniu 17 grudnia.

W marcu 1984 roku *Blue Ridge* wziął udział we wspólnych amerykańsko-koreańskich ćwiczeniach „Team Spirit 84” na akwenu ćwiczebnym koło Tok Sok Ri. Jeszcze przed rozpoczęciem ćwiczeń lekarze jednostki dowodzenia udzielili pomocy rannemu marynarzowi z okrętu desantowego *Monticello* (LSD-35), przetransportowanemu na pokład w dniu 14 marca. W dniu 15 maja, podczas przejścia do Hongkongu załoga *Blue Ridge* uratowała na Morzu Południowochińskim, w odległości 350 Mm od zatoki Cam Rhan 35 uchodźców wietnamskich. W dniu 24 maja pokład jednostki odwiedził Zastępca Sekretarza Marynarki William Coolidge. Od 31 lipca do 19 sierpnia okręt odbył kolejny rejs bliźniaczy z niszczycielem-śmigłowcowcem *Shirane* (DDH-143). W jego ramach, w dniu 2 sierpnia wspólnie z transportowcem *Catawba* (T-ATF-168) przeprowadził ćwiczenia w holowaniu. Podczas przejścia na ostatnie w 1984 roku ćwiczenia „Fleetex 85”, *Blue Ridge* wraz z pozostałymi jednostkami flotyli ćwiczebnej do 21 listopada musiały pozostać

w okolicach Okinawy aby przeczekać uderzenia tajfunów „Bill” i „Clara”.

Po zakończeniu ćwiczeń „Team Spirit 85” i wyokrętowaniu dowódców 76 i 79 Zespołów Operacyjnych w Buckner Bay na Okinawie, *Blue Ridge* wracający do swej bazy w Japonii, w dniu 2 kwietnia 1985 roku został odwołany i skierowany na Morze Filipińskie, aby prowadzić działania rozpoznawcze przeciwko znajdującemu się tam zespołowi siedmiu okrętów radzieckich, któremu przewodził krążownik-śmigłowcowiec *Noworossiysk*. Po zakończeniu pięciodniowego patrolu *Blue Ridge* powrócił do Yokosuka. W dniu 16 maja 1985 roku wracający z wizyty w Tajlandii okręt uratował na Morzu Południowochińskim w odległości 110 Mm na południowy wschód od wybrzeży Wietnamu 19 uciekinierów z tego kraju. Podczas szkolenia, które miało miejsce w dniu 5 listopada na akwenu ćwiczebnym koło Subic Bay asystujący w gaszeniu zasymulowanego pożaru okrętu dowodzenia niszczyciel *Franciss Hammond* (DE-1067) zderzył się z *Blue Ridge* podczas manewru równoległego podchodzenia do jego lewej burty. Szczęśliwie nie ucierpiał nikt spośród członków załóg obydwu jednostek, a same okręty odniosły jedynie niewielkie uszkodzenia.

Pierwszym niestandardowym zadaniem, które okręt wykonywał w 1986 roku był operacja rozpoznawcza przeciwko jednostkom floty radzieckiej na Morzu Ochockim. Tego samego popołudnia 11 sierpnia, kiedy to okręt dowodzenia powrócił z kolejnego rejsu bliźniaczego z niszczycielem *Shirane* (DDH-143), *Blue Ridge* został skierowany ku Wyspom Kurylskim. W dniu 14 sierpnia jednostka przeszła cieśninę Etsrofu i przez dwa dni pozostawała na Morzu Ochockim prowadząc działania rozpoznawcze, po czym powróciła do Yokosuka. W dniu 13 września na pokładzie cumującego w Buckner Bay *Blue Ridge* miała miejsce ceremonia zmiany dowódcy Sił Desantowych 7 Floty. Po południu tego samego dnia okręt dowodzenia opuścił Okinawę udając się do Australii z serią wizyt kurtuazyjnych. Dwa dni później jednostka pobrała w morzu zaopatrzenie z transportowca *White Plains* (AFT-4), a 17 września zakotwiczyła w Apra Harbor na Guam aby dokonać naprawy dźwigu oraz jednego z desantowych kutrów pokłado-

wych. Jeszcze tego samego dnia *Blue Ridge* wyszedł w morze. Przechodząc w dniu 22 września cieśninę pomiędzy wyspami Guadalcanal i Florida, ze względu na dużą liczbę jednostek zatopionych w niej podczas II Wojny Światowej nazywaną Iron Bottom Sound², załoga okrętu oddała honory poległym tam marynarzom. W dniu 29 września jednostka dotarła na redę Sydney i po oddaniu salutu 21 salw weszła do portu. Podczas postoju dowódca amerykańskiej 7 Floty wiceadmirał Paul F. McCarthy Jr. oraz załoga *Blue Ridge* wzięli udział w obchodach 75-lecia Królewskiej Marynarki Wojennej Australii. Centralnym punktem tych obchodów były parada w centrum miasta oraz rewia floty odbierana przez Księcia Walii. W dniu 7 października okręt opuścił Sydney i odwiedziwszy jeszcze Melbourne, Fremantle i Darwin, w dniu 2 listopada obrał kurs na filipińską bazę Subic Bay. Ostatnim z ważnych wydarzeń tego roku, które miało miejsce na pokładzie *Blue Ridge* była ceremonia objęcia dowództwa 7 Floty przez wiceadmirała Paula D. Millera.

Odbывая się corocznie wspólne, amerykańsko-koreańskie ćwiczenia „Team Spirit” w 1987 roku były operacją zakrojoną na większą niż zwykle skalę. W dniu 19 marca w Buckner Bay na pokład jednostki dowodzenia zaokrętowali dowódcy Sił Desantowych 7 Floty oraz 9 Brygady Desantowej Piechoty Morskiej. Następnego dnia okręt dołączył do Desantowego Zespołu Operacyjnego, który w dniu 21 marca został wsparty przez Grupę Bojową lotniskowca *Ranger* (CV-61) oraz siły floty koreańskiej. Tego samego dnia jednostki zespołu amfibijnego zacumowały w Pohang, gdzie na ich pokłady zaokrętowano żołnierzy sił desantowych. W dniu 26 marca zespół opuścił port, po czym przeszedł na akwen ćwiczebny koło Tok Sok Ri i Ha Sa Ri. *Blue Ridge* pozostawał tam przez kilka kolejnych dni, kierując z morza lub kotwicowiska prowadzonymi działaniami. Udział w ćwiczeniach „Team Spirit 87” okręt zakończył w dniu 7 kwietnia w koreańskim Pusan. Podczas postoju ochotnicy z jednostki wzięli udział w akcji pomocy na rzecz miejscowego sierocińca. Podobną akcję charytatywną marynarze okrętu przeprowadzili podczas postoju w Inchon na początku sierpnia. Wśród znamienitych gości, którzy wizytowali pokład *Blue*

Ridge w 1987 roku znajdowali się: gubernator Hongkongu w maju oraz wiceadmirałowie Takasaki, Teria i Matsumoto z japońskich morskich sił samoobrony, którzy odwiedzili okręt w dniu 13 lipca w Yokosuka i amerykański Sekretarz Marynarki James Webb Jr. przybyli dwa dni później.

Pierwszą z wizyt dygnitarzy, jaka miała miejsce na pokładzie *Blue Ridge* w 1988 roku była wizyta, którą w dniu 22 lutego złożył Zastępca Sekretarza Marynarki William Ball, następną złożona 11 marca wizyta Sekretarza Obrony Franka Carlucci’ego. Kolejnym ważnym wydarzeniem na pokładzie jednostki była ceremonia zmiany dowódcy 7 Floty, podczas której wiceadmirał Henry H. Mauz Jr. zastąpił na tym stanowisku wiceadmirała Paula D. Miller’a. Miała ona miejsce w dniu 21 października podczas powrotu okrętu z Dżakarty do Buckner Bay na Okinawie. Cztery dni później jednostka wzięła udział w poszukiwaniu rozbitków z filipińskiego statku *Jet Ann 5*. *Blue Ridge* podjął z wody pięciu marynarzy, którym udzielono pomocy medycznej i dwa dni później przetransportowano śmigłowcem na filipińską wyspę Leyte.

Ważne wydarzenia, które miały miejsce na pokładzie okrętu w 1990 roku rozpoczęło w dniu 21 lutego w Yokosuka spotkanie amerykańskiego Sekretarza Obrony Richarda Cheney’a z dowódcą 7 Floty. Zakończywszy w dniu 21 marca ćwiczenia „Team Spirit 90” jednostka udała się do Hongkongu, gdzie cztery dni później na pokładzie lotniskowca *Midway* (CV-41) miała miejsce konferencja floty. Następnie, *Blue Ridge* przeszedł do filipińskiej bazy w Subic Bay, skąd w dniu 5 kwietnia wyszedł z wizytą kurtuazyjną do Singapuru. Dziesięć dni później jednostka opuściła południowo-wschodnią Azję i obrała kurs na Australię, aby wziąć udział w obchodach Tygodnia Morza Koralowego. Pierwszym portem, do którego na szóstym kontynencie zawinął okręt dowodzenia było Fremantle, po wizycie w którym przeszedł do Hobart na Tasmanii, a następnie do Sydney. Tam z kolei oprócz tłumów zwiedzających gościł przedstawiciele władz lokalnych oraz licznych dygnitarzy z Belgii, Holandii, Kanady, Libanu, Niemiec i Stanów Zjednoczonych, a także dowódcę sił morskich Australii. Okrętem, którego załoga oficjalnie opiekowała się jednostką amerykańską był niszczy-

ciel rakietowy *Perth* (D-38). Podczas postoju w Sydney dowódca *Blue Ridge* kmdr Alan L. Heisig wziął udział w mających miejsce w tym mieście i w Newcastle ceremoniach składania wieńców ku czci amerykańskich i australijskich marynarzy poległych podczas II wojny światowej w bitwach na Morzu Koralowym. Ostatnim portem australijskim odwiedzionym przez okręt podczas tego rejsu do Australii było Brisbane, w którym jego pokład wizytowali konsulowie Wielkiej Brytanii i Włoch oraz liczni oficjele lokalni. Następną, nietypową wizytą kurtuazyjną jaką jednostka miała odbyć w 1990 roku były planowane na sierpień odwiedziny w radzieckim Władywostoku. Zanim jednak *Blue Ridge* wyszedł w morze, w dniu 12 sierpnia otrzymał rozkaz skierowania się do Zatoki Perskiej dla wsparcia operacji „Desert Storm”. Zakończywszy w ciągu dwóch dni intensywne przygotowania okręt dowodzenia opuścił Yokosuka i w dniu 18 sierpnia zawinął na krótko do bazy w Subic Bay, gdzie uzupełnił zaopatrzenie i dokończył niezbędne remonty.

W dniu 20 sierpnia w 1990 roku *Blue Ridge* opuścił Filipiny odbywając w drodze na Bliski Wschód liczne ćwiczenia i szkolenia podnoszące jego sprawność bojową. Jedenaście dni później okręt wszedł na wody Zatoki Perskiej i w dniu 1 września zawinął do Manama w Bahrajnie gdzie na jego pokładzie podniósł swoją banderę wiceadmirał Henry H. Mautz Jr., pełniący funkcję dowódcy Centralnych Sił Morskich Stanów Zjednoczonych. Tego samego dnia do burty jednostki podszedł niszczyciel eskortowy *Barbey* (DE-1088), po którym również inne okręty pobrały z *Blue Ridge* zaopatrzenie. W dniu 2 września pokład jednostki dowodzenia wizytowała grupa 11 kongresmanów amerykańskich z różnych stanów. Tydzień później na pokładzie *Blue Ridge* miała miejsce konferencja z udziałem ambasadorów i konsulów generalnych 17 państw uczestniczących w koalicji antyirackiej. W dniach 13 i 14 września okręt odwiedził z kolei generał Collin Powell przewodniczący szefom sztabów połączonych sił zbrojnych, a 10 dni póź-

2. Iron Bottom Sound – (z ang.): Cieśnina Żelaznego Dna. Podczas zmagani o Guadalcanal zatopiono w niej łącznie 45 jednostek! Jej dno zalegają okręty różnych klas – począwszy od amerykańskich kutrów torpedowych „PT”, poprzez transportowce, niszczyciele i krążowniki skończywszy na japońskim pancerniku *Kirishima*.

niej generał Grey dowódca Korpusu Piechoty Morskiej. W dniu 25 września na pokładzie jednostki miało miejsce spotkanie dowódcy Centralnych Sił Morskich ze specjalnym zastępcą szefa sztabów połączonych sił zbrojnych, a w dniu 5 listopada z Sekretarzem Marynarki Lawrence H. Garrett'em III. Po przejściu jednostki do Abu Dhabi, w dniu 10 listopada miało miejsce kolejne spotkanie dygnitarzy reprezentujących państwa koalicji antyirackiej. Podczas powrotu do Bahrajnu załoga okrętu dowodzenia uratowała marynarza, który wypadł za burtę brytyjskiego niszczyciela min *Cattistock* (M-31). Mimo, że przez 22 godziny pływał on w wodach Zatoki Perskiej był w bardzo dobrej kondycji. Następne spotkanie na pokładzie *Blue Ridge* miało miejsce w dniu 15 listopada, kiedy to dowódca Centralnych Sił Morskich konferował z Szefem Operacji Morskich admirałem C. Trost'em. Listopad był także miesiącem, w którym jednostkę dla podniesienia morale odwiedzili przedstawiciele amerykańskich środowisk kulturalnych. Wśród nich byli: w dniu 22 listopada Marie Osmond, następnego dnia program telewizyjny „Good Morning America”, a 25 listopada showman Jay Leno. W dniu 1 grudnia na pokładzie *Blue Ridge* miała miejsce ceremonia zmiany na stanowisku dowódcy 7 Floty oraz Centralnych Sił Morskich, którym został mianowany wiceadmiral Stanley R. Arthur. Uroczystość prowadził głównodowodzący Sił Centralnych generał Norman H. Schwartzkopf. Dwa tygodnie później na rozmowy z admirałem Arthur'em przybyli na jednostkę dowodzenia senatorowie Ted Stevens i Daniel Inouye. W dniu 29 grudnia okręt opuścił Bahrajn i następnego dnia zawinął do Dubaju.

Z początkiem 1991 roku *Blue Ridge* opuścił Zjednoczone Emiraty Arabskie powracając do Manama, gdzie dowódcę Centralnych Sił Morskich odwiedzili: w dniu 6 stycznia ambasador Nowej Zelandii, następnego dnia minister obrony Danii, a w dniu 10 stycznia ambasador Norwegii. W dniu 11 stycznia okręt wyszedł w morze i następnego dnia przyjął dowódców wszystkich obszarów operacyjnych, którzy na jego pokładzie konkretyzowali plany bojowe operacji „Desert Storm” rozpoczętej tuż po północy 17 stycznia. Podczas wojny, której działania morsko-po-

wietrzno były kierowane z *Blue Ridge*, na jednostce dowodzenia wielokrotnie lądowały śmigłowce z licznymi dygnitarzami i personelem bojowym. Załoga przebywającego w morzu okrętu wielokrotnie znajdowała się w stanie alarmu bojowego przyjmując zaopatrzenie drogą powietrzną. W dniu 7 lutego na pokładzie jednostki lądowało 7 dziennikarzy z centrum prasowego Centralnych Sił Morskich, którzy przeprowadzili wywiad z admirałem Arthurem. Cztery dni później *Blue Ridge* odwiedził minister obrony Bahrajnu w towarzystwie ambasadora Stanów Zjednoczonych w tym kraju. W dniu 17 lutego wraz z ambasadorem USA na jednostkę przybyło trzech amerykańskich kongresmanów, a następnego dnia czterech kolejnych. Tydzień później rozpoczęła się lądowa faza operacji, przy czym działania desantowe koordynowano z pokładu jednostki dowodzenia. Z początkiem marca okręt powrócił do Manama, gdzie w dniu 25 marca gościł konferencję dowódców wszystkich zespołów operacyjnych. W dniu 13 kwietnia na *Blue Ridge* miała miejsce ceremonia uhonorowania 130 członków jego załogi różnymi odznaczeniami za doskonałą służbę. Osiem dni później na pokładzie jednostki ponownie gościł ambasador USA z grupą kongresmanów. W dniu 24 kwietnia, po przejściu dowództwa Centralnych Sił Morskich przez kontradmirała Taylora, *Blue Ridge* opuścił Bahrajn i skierował się w drogę powrotną na Daleki Wschód. Podczas przejścia przez cieśninę Malakka w dniu 4 maja jednostka podjęła na pokład pięcioosobową załogę dryfującej łodzi *Jasmulia II*. Odwiedziwszy po drodze Singapur i Hongkong, w dniu 24 maja okręt powrócił do bazy w Yokosuka, witany przez szefa japońskiej agencji obrony, dowódcę morskich sił samoobrony oraz licznych dziennikarzy i wiwatujące na nabrzeżu tłumy, do których admirał Arthur wygłosił okolicznościowe przemówienie. W ciągu kolejnych miesięcy jednostka przeszła gruntowny przegląd z modernizacją wyposażenia radioelektronicznego włącznie, a jej załoga wykorzystywała zaległe urlopy. Z początkiem września na jej pokład powrócił admirał Arthur i okręt odbył próby morskie oraz szkolenie zgrywające załogę.

Służba *Blue Ridge* w 1992 roku również odbiegała od standardowej działalności operacyjnej okrętu lat

poprzednich. W ciągu tego roku jednostka nie wzięła udziału w żadnych, dużych manewrach morskich koncentrując swe działania na ćwiczeniach i szkoleniach indywidualnych. Pierwsze dwa miesiące okręt spędził w Yokosuka, gdzie jego pokład odwiedziło wielu dygnitarzy różnych narodowości. W bazie oraz na akwenach ją otaczających jednostka odbywała ponadto szkolenia i samodzielne ćwiczenia. Na początku marca odwiedziła Sasebo, w którym ochotnicy z jego załogi odnowili sierociniec Seifu-En. Następnie okręt po raz pierwszy w swej historii zawinął na indonezyjską wyspę Bali oraz odwiedził Indie. W dniu 14 kwietnia opuścił Yokosuka i zawinawszy po drodze do bazy w Apra Harbor na Guam oraz Noumea na Nowej Kaledonii przybył do Australii na obchody 50-lecia Bitwy na Morzu Koralowym. W dniu 1 maja, wspólnie z lotniskowcem *Independence* (CVA-62), okrętami 31 Eskadry Niszczycieli oraz jednostkami australijskiej floty wojennej, *Blue Ridge* wziął udział w paradzie, którą odbierali Premier Australii P.J. Keating oraz amerykański Sekretarz Obrony Richard Cheney. Podczas kilku dni postoju załoga jednostki brała udział w oficjalnych paradach i ceremoniach, włącznie ze złożeniem wieńca pod pomnikiem Pamięci Wojennej w centrum Sydney przez najstarszego z weteranów II wojny admirała Charlesa Larsona. W czasie kiedy okręt, wraz z niszczycielami amerykańskim *Fletcher* (DD-992) i australijskim *Perth* (D-38) oraz fregatą *Adelaide* (F-01), przechodził wzdłuż Wielkiej Rafy Koralowej do Townsville, 50 marynarzy *Blue Ridge* uczestniczyło w defiladzie, która miała miejsce w stolicy Australii – Canberze. W dniu 10 maja jednostka dowodzenia wraz z: niszczycielami *Fletcher* (DD-992) i *Perth* (D-38) oraz fregatą *Adelaide* (F-01) i australijskim okrętem desantowym *Tobruk* (L-50) wzięła udział w ceremonii opuszczenia wieńca na wody Morza Koralowego. Na pokładzie *Blue Ridge* uczestniczyło w niej 250 weteranów II wojny oraz wielu dygnitarzy, wśród których byli: Premier Australii P.J. Keating, specjalny wysłannik prezydenta Busha Lamar Alexander, amerykański Sekretarz Szkolnictwa Melvin Sembler oraz ambasador Stanów Zjednoczonych w Australii. Okres od końca maja do połowy sierpnia okręt spędził głównie w bazie macierzystej

oraz na akwenach do niej przyległych. Odbił także kilka wizyt kurtuazyjnych. Podczas letnich miesięcy 1992 roku jego pokład odwiedziło wielu dygnitarzy oraz dowódców różnych szczebli amerykańskich sił zbrojnych i japońskich sił samoobrony. W dniu 3 lipca na *Blue Ridge* miała miejsce ceremonia objęcia dowództwa 7 Floty przez wiceadmirala Timothy W. Wright'a. Ostatnie miesiące roku to trwający do początków grudnia remont okrętu rozpoczęty w dniu 15 września wejściem do suchego doku Nr 6 stoczni w Yokosuka. Podczas postoju w stoczni miało miejsce historyczne wydarzenie, kiedy to w dniu 27 września 75 marynarzy amerykańskich pod dowództwem kapitana Toma Greene wzięło udział w procesji przez centrum Yokosuka, niosąc jako pierwsi obcokrajowcy w historii Japonii relikwiarz Mikoshi.

Początek 1993 roku *Blue Ridge* spędził w Yokosuka biorąc udział w próbach i szkoleniach załogi związanych z modernizacją uzbrojenia i wyposażenia jednostki, które okręt przeszedł podczas remontu zakończonego w poprzednim roku. W marcu jednostka wzięła udział po raz pierwszy od kilku lat w dużych manewrach morskich, którymi były wspólne koreańsko-amerykańskie ćwiczenia „Team Spirit 93”. Na pokładzie jednostki dowodzenia, operującej na czele zespołu złożonego ze śmigłowcowca *Belleau Wood* (LHA-3) oraz okrętów desantowych *Dubouque* (LPD-8), *Germantown* (LSD-42) i *San Bernardino* (LST-1189), a także jednostek koreańskich, zaokrętowani byli dowódcy Sił Amfibijnych i Sił Desantowych 7 Floty, którzy kierowali lądowaniem na wybrzeżu Korei. W maju tego roku *Blue Ridge* wzięła udział w 54 Festiwalu Czarnych Okrętów w Shimoda(3), podczas którego przez pokład jednostki przewinęło się tysiące Japończyków. Kolejnym ważnym wydarzeniem tego roku był udział okrętu w ćwiczeniach „Tandem Thrust 93”, w czasie których zaprezentował on możliwości dowodzenia przez dowódcę 7 Floty zespołem połączonych sił zbrojnych. Oprócz dowodzącego manewrami, na pokładzie *Blue Ridge* zaokrętowani byli dowódcy: 1 Skrzydła Lotniczego Piechoty Morskiej oraz 6 Dywizji Piechoty Armii Stanów Zjednoczonych. Jesienią tego roku jednostka odbyła niemal dwumiesięczny rejs szkoleniowy odwiedzając przy okazji z serią wizyt

kurtuazyjnych porty Azji Południowo-Wschodniej oraz Australii i Wschodniej Oceanii. Podczas postoju w Hongkongu kilkunastu członków załogi okrętu miało okazję odbyć wycieczkę do Chin. We Fremantle jego pokład gościł konsula generalnego Chorwacji, a także licznych lokalnych oficjeli, którzy zorganizowali dla załogi *Blue Ridge* zwiedzanie Fremantle i pobliskiego Perth. Wejście do Manili dostarczyło z kolei załodze okrętu mocnych wrażeń, bowiem filipiński pilot utracił łączność z holownikami wprowadzającymi jednostkę do portu. Bezpośrednie kierowanie manewrami musiał więc przejąć dowódca okrętu dowodzenia, podczas gdy pilot przekazywał jego polecenia ustnie na holowniki. Jednostka z trudem uniknęła najpierw zderzenia z jednym z zacumowanych statków, a później uderzenia w keję. Ostatecznie, dowódca *Blue Ridge* zwolnił obydwa holowniki i na wyznaczone miejsce postoju przeciągnął okręt na cumach.

Rok 1994 nie obfitował w wydarzenia, które odbiegały znacząco od rutynowych działań operacyjnych i eksploatacyjnych okrętu. Jednostka odbywała ćwiczenia i szkolenia w oparciu o macierzystą bazę w Yokosuka oraz bazy floty amerykańskiej w Buckner Bay na Okinawie i Apra Harbor na Guam, a na jej pokładzie gościli dygnitarze oraz dowódcy związków taktycznych różnych szczebli i państw. Najważniejszym wydarzeniem, które miało wówczas miejsce na *Blue Ridge* była uroczysta ceremonia przejęcia dowództwa 7 Floty przez wiceadmirala Archie M. Cleminsa, która miała miejsce w dniu 28 lipca w Yokosuka. Do końca roku okręt pełnił rutynową służbę, przy czym w dniu 11 listopada złożył na nim wizytę Zastępcę Sekretarza Obrony.

W 1995 roku *Blue Ridge* brał z kolei udział w działaniach, które nie miały precedensu we wcześniejszej jego historii. Pierwszym z nich była operacja „Southern Swing 95”, podczas której okręt min. okrążył Australię. W ten rejs jednostka wyszła z Yokosuka w dniu 23 marca, rozpoczynając ponad dwumiesięczną podróż od wizyty w Tokio. Na wody Zatoki Tokijskiej weszła przy tym w towarzystwie swego okrętu bliźniaczego – niszczyciela *Shirane* (DDH-143). Następnie, *Blue Ridge* przez Indonezję udał się do portów Australii, w których

brał udział w licznych uroczystościach związanych z 50-tą rocznicą zakończenia II wojny światowej. Ponad 200 członków załogi okrętu uczestniczyło w dorocznej defiladzie z okazji „Dnia ANZAC”, która miała miejsce w dniu 25 kwietnia w Sydney. Podobnie jak wejście do Manili półtora roku wcześniej, tym razem silnych wrażeń dostarczył załodze jednostki pobyt na Bali. Najpierw okręt miał kłopoty ze znalezieniem kotwiczowiska o odpowiednim dnie, a później jego załoga miała problemy z powrotem z lądu na pokład ze względu na złą pogodę. Duża fala utrudniła podchodzenie łodzi z załogantami do burty, a manewry maszyną wykonywane dla ich osłonięcia spowodowały urwanie łań prawoburtowej kotwicy okrętu. Ostatecznie, marynarze zostali przewiezieni na pokład *Blue Ridge* śmigłowcem, a cała operacja powrotu jego załogi z lądu zajęła dobę. Podobne kłopoty z powrotem na pokład marynarze jednostki mieli pod koniec września podczas postoju na kotwicy koło wyspy Mactan nieopodal Cebu. Pogarszająca się pogoda spowodowała, że przewożenie marynarzy łodziami okrętowymi trwało... 30 godzin. Swego rodzaju nietypowe ćwiczenia *Blue Ridge* odbył natomiast w październiku. Najpierw w Port Kelang zaokrętował sztab operacji „Tempo Brave” wraz z dowódcą III Sił Ekspedycyjnych australijskiej piechoty morskiej, a później przeszedł do Singapuru gdzie odbył krótkie ćwiczenia „Mergate 95” z marynarzką tego państwa. Następnie przybył do Kambodży gdzie rozpoczęła się zasadnicza część operacji „Tempo Brave” – ćwiczenia w niesieniu pomocy humanitarnej na terenach dotkniętych katastrofą naturalną. Ostatnim ważnym wydarzeniem tego roku była ceremonia 25-lecia wejścia *Blue Ridge* do służby, co celebrowano w dniu 14 listopada.

Wydarzeniem nie mającym precedensu we wcześniejszej historii operacyjnej okrętu, które miało miejsce w 1996 roku była pierwsza jego oficjalna wizyta w Rosji. W dniu 26 lipca jednostka zawinęła do Władywostoku, gdzie wzięła udział w uroczystościach związanych z obchodami 300-lecia floty rosyjskiej. *Blue Ridge* stałaś wśród okrętów japońskich, chińskich, koreańskich i rosyjskich cumując pomiędzy nimi nie stosowanym zwykle przez Amerykanów sposobem śródziemnomorskim. Pierwszą próbę ta-



Blue Ridge w trakcie przybijania do nabrzeża bazy Yokosuka.

Fot. U.S. Navy

kiego cumowania jednostka przeszła miesiąc wcześniej wchodząc do Apra Harbor. Podczas postoju we Władywostoku pokład okrętu odwiedzili: amerykański konsul generalny, dowódcy różnych szczebli rosyjskiej Floty Pacyfiku, Straży Granicznej, południowokoreańskiego Centrum Szkolenia Marynarki, chińskich Flot Północnej i Pacyfiku, japońskiej 2 Floty Eskortowej, a także gubernator prowincji i burmistrz Władywostoku. Kolejnym ważnym wydarzeniem jakie miało miejsce na pokładzie *Blue Ridge* w tym roku była uroczysta ceremonia zmiany na stanowisku dowódcy 7 Floty, którym w dniu 13 września został mianowany wiceadmirał Robert J. Natter.

W 1997 roku okręt odbył kolejną podróż na kontynent australijski, która tym razem była związana z udziałem we wspólnych amerykańsko-australijskich ćwiczeniach „Tandem Thrust”. Rejs ten *Blue Ridge* rozpoczął na Guam gdzie w dniu 23 lutego zaokrętował dowódcę połączonych sił zbrojnych oraz australijski personel sztabowy. Następnego dnia na jego pokład przybył dowódca 3 Sił Ekspedycyjnych Piechoty Morskiej oraz dowódca 13 Sił Powietrznych. W dniu 25 lutego jednostka opuściła Mariany i skierowała się ku Australii. Trzy dni później okręt przekroczył równik

co było okazją do odbycia chrztu morskigo przez zgromadzonych na pokładzie neofitów. Same ćwiczenia odbyły się na akwenie operacyjnym Shoalwater Bay, przy czym w czasie ich trwania w dniach 15-16 marca pokład *Blue Ridge* wizytował Szef Operacji Floty admirał Jay L. Johnson. Dwa dni później do ćwiczącej floty dołączył zespół bojowy lotniskowca *Independence* (CVA-62). Na zakończenie ćwiczeń, w dniu 22 marca na pokładzie górnym *Blue Ridge* został rozegrany mecz krykieta. Drugą ważną wizytą mającą miejsce na okręcie dowodzenia w tym roku były odwiedziły Sekretarza Floty Johna H. Daltona, który przybył na jego pokład w dniu 23 kwietnia podczas postoju w macierzystej bazie w Yokosuka.

Przełom XX i XXI wieku to okres w działaniach *Blue Ridge*, który nie odbiegał zasadniczo od standardowej służby okrętu dowodzenia 7 Floty. Na początku 1998 roku jednostka odbyła rejs ćwiczebny na Wyspy Fidżi oraz do portów Nowej Kaledonii i Australii, podczas którego jej załoga odbywała liczne szkolenia i ćwiczenia. Od 30 marca do 22 czerwca przeszła przegląd w stoczni w Yokosuka, a z początkiem lipca złożyła kolejną wizytę kurtuazyjną we Władywostoku. W drodze powrotnej do Japonii odwiedziła Chiny. W dniu 12 sierp-

nia na pokładzie *Blue Ridge* miała miejsce ceremonia zmiany dowódcy 7 Floty, którym został mianowany wiceadmirał Walter F. Doran. Początek 1999 roku to kolejny rejs okrętu przez Malezję i Indonezję do Australii, po którym jednostka wzięła udział w kolejnych wspólnych australijsko-amerykańskich ćwiczeniach „Tandem Thrust”. W sierpniu tego roku wzięła udział w kolejnych amerykańsko-koreańskich ćwiczeniach „Ulchi Focus Lens”. Służba *Blue Ridge* w roku 2000 nie odbiegała również od dotychczasowej rutyny. Na początku roku okręt odbył kolejny rejs do portów australijskich, po których odwiedził porty południowo-wschodniej Azji oraz wysp Zachodniego Pacyfiku. W dniu 3 kwietnia na jego pokładzie miała miejsce wizyta Sekretarza Marynarki Richard Danzig, a w dniu 12 lipca ceremonia zmiany dowódcy 7 Floty, które objął wiceadmirał James W. Metzger. Z wyjątkiem tradycyjnych ćwiczeń „Ulchi Focus Lens” oraz wizyt kurtuazyjnych w kilku portach Azji południowo-wschodniej czas do końca roku jednostka spędziła w bazie Yokosuka na przeglądach i szkoleniach, albo odbywając samodzielne ćwiczenia na okolicznych akwenach.

Rok 2001 rozpoczął się dla *Blue Ridge* wizytą ambasadora Stanów Zjednoczonych w Japonii Thomasa

Foley'a, którego na pokładzie okrętu gościł dowódca 7 Floty. Na początku lutego jednostka wyruszyła w kolejny rejs mający na celu zaznaczenie obecności bandery amerykańskiej na południowym Pacyfiku, tzw. Southern Swing. Na wstępie odwiedziła Szanghaj, przy czym wizyta ta była pierwszą złożoną przez *Blue Ridge* w tym historycznym chińskim mieście. Podczas postoju przez pokład jednostki przewinęli się liczni dygnitarze, a jej załoga miała możliwość zwiedzania zabytków kultury oraz uczestniczenia we wspólnych spotkaniach amerykańsko-chińskich. Następnie okręt odwiedził Tajlandię i Malesję. Podczas postoju w Port Kelang w obawie przed atakiem terrorystycznym, takim jakiego dokonano na niszczyciel *Cole* (DDG-67), kadłub stojącego przy strzeżonym nabrzeżu *Blue Ridge* otoczono pływającą zaporą. Obawy okazały się słuszne, bowiem w tym czasie aresztowano grupę Malezyjczyków, która zamierzała zaatakować jednostkę amerykańską przy pomocy łodzi wypełnionej materiałami wybuchowymi. W drodze do Australii okręt był zmuszony zawinąć Singapur, gdzie podczas 10-dniowego postoju usunięto awarię łożyska jego przekładni głównej. Po pokonaniu cieśniny Torresa i przejściu wzdłuż Wielkiej Rafy

Koralowej, *Blue Ridge* dotarł do Cairns skąd wyszedł w morze aby wziąć udział w amerykańsko-australijsko-kanadyjskich ćwiczeniach „Tandem Thrust 01”. Rejs na wody południowego Pacyfiku okręt zakończył w dniu 14 czerwca na wyspie Saipan, gdzie dwa dni później miała miejsce ceremonia zmiany jego dowódcy. Nietypowy przebieg miały również doroczne amerykańsko-koreańskie ćwiczenia „Ulchi Focus Lens”. Tuż po zawinięciu do Chinhae okręt dowodzenia został bowiem zmuszony do dwudniowego wyjścia w morze dla uniknięcia skutków tajfunu „Pabuk”. Terrorystyczny atak na World Trade Center spowodował z kolei, że do 14 września załoga *Blue Ridge* pozostawała w stanie gotowości bojowej „Delta”, a ponad 60 jej członków oddelegowano do dyspozycji dowódcy działań osłonowych bazy floty Yokosuka. Od 15 września okręt przeszedł ponad dwumiesięczny remont, podczas którego zmodernizowano min. jego turbogeneratory pomocnicze i urządzenia automatycznego sterowania wytwarzaniem pary oraz wymieniono rurociągi wody chłodzącej, a także wyposażenie hotelowe wielu pomieszczeń pokładu załogowego. W listopadzie, członkowie oddziału medycznego *Blue Ridge*, wspólnie z miejską strażą pożar-

nią oraz personelem wojsk lądowych, wzięli udział w ćwiczeniach zwalczania skutków katastrof w szpitalu marynarki w Yokosuka. Odbywający próby morskie w dniach 28-29 listopada, z początkiem grudnia okręt zawinął z kurtuazyjną wizytą do Hongkongu, po czym do końca roku pozostawał w swej japońskiej bazie.

Spośród wydarzeń kolejnych lat, ważnym wydarzeniem był mający miejsce w dniu 28 lutego 2002 roku na będącym w morzu *Blue Ridge* uroczysty apel poświęcony 60-tej rocznicy Bitwy na Morzu Jawajskim. W jego trakcie załoga okrętu oddała honory poległym marynarzom amerykańskim, brytyjskim, australijskim i holenderskim. W dniu 29 maja pokład jednostki odwiedził w Yokosuka senator Daniel K. Inouye, a później podczas postoju w Singapurze Sekretarz Marynarki Gordon England. W dniu 13 lipca na pokładzie okrętu miała miejsce kolejna zmiana dowódcy 7 Floty, którym został mianowany wiceadmirał Robert F. Willard. Inna ważna wizyta miała miejsce na *Blue Ridge* w dniu 15 listopada 2003 roku w Yokosuka, kiedy to na jego pokład przybył Sekretarz Obrony Donald Rumsfeld. Poza tym okręt dowodzenia pełnił rutynową służbę, uczestnicząc w międzynarodowych cwi-

Fotografia *Blue Ridge* wykonana wieczorem 12 kwietnia 2004 roku podczas postoju okrętu w stoczni remontowej w Yokosuka w czasie siedmimiesięcznego remontu kapitalnego.

Fot. U.S. Navy





Blue Ridge na tle Fudżijamy podczas przejścia wzdłuż wschodniego wybrzeża Japonii w dniu 28 stycznia 2006 roku. Fot. U.S. Navy

czeniu, odbywając szkolenia oraz wizyty kurtuazyjne. Podczas tych wizyt jego załoga wielokrotnie brała udział w pracach na rzecz społeczności odwiedzanych portów. Przykładowo, w 2003 roku podczas wizyty w Chinhae marynarze okrętu odwiedzali sierocińce oraz dostarczyli zestaw przyrządów gimnastycznych. Z kolei w Hongkongu ochotnicy wykonywali prace na rzecz miasta kosząc trawę, wrywając chwasty i grabiąc liście, a orkiestra 7 Floty „Orient Express” dała koncerty w dwóch szkołach.

Rok 2004 *Blue Ridge* rozpoczął od serii wizyt kurtuazyjnych, z których najważniejszą złożył pod koniec lutego w Szanghaju. W ten sposób miał przyczynić się do ocieplenia stosunków amerykańsko-chińskich, które uległy ochłodzeniu po zderzeniu w dniu 1 kwietnia 2001 roku chińskiego myśliwca J-8IIIM z amerykańskim samolotem zwiadowczym Lockheed EP-3 „Orion”³. Wchodzący na rękę Huangpu okręt dowodzenia otrzymał honorową eskortę fregaty rakietowej *You Gang* (FFG-552). W ciągu kilku dni postoju w Szanghaju, na pokładzie *Blue Ridge* złożyli wizyty liczni dygnitarze administracji i floty Chin, a wielu marynarzy jednostki amerykańskiej miało okazję odbyć wycieczki do Pekinu i na Wielki Mur oraz odwiedzić towarzyszącą jej chińską fregatę. W połowie marca 2004 roku okręt dowodzenia udał się na planowany na siedem miesięcy remont w stocz-

ni remontowej w Yokosuka. W tym czasie dowódca 7 Floty wiceadmiral Robert F. Willard przeniósł swą banderę na okręt dowodzenia *Coronado* (AGF-11). Wydokowany w dniu 30 sierpnia, *Blue Ridge* pod koniec września ponownie został okrętem flagowym tym razem nowego już dowódcy 7 Floty, wiceadmirala Jonathana W. Greenerta. Okręt opuścił stocznice w dniu 14 października i 11 dni później wyszedł w swój pierwszy porémontowy rejs. Celem jego wizyty kurtuazyjnej było Sasebo, podczas postoju w którym marynarze jednostki zwiedzili min. Muzeum Bomby Atomowej w Nagasaki.

Na początku 2005 roku *Blue Ridge* rozpoczął kolejny rejs kurtuazyjno-szkoleniowy do portów Azji Południowo-Wschodniej. Rankiem 20 lutego okręt zawiązał do Colombo w dniu, w którym do stolicy Sri Lanki z niezwykłą wizytą przybyli dwaj byli Prezydenci Stanów Zjednoczonych: George Bush i Bill Clinton. Podczas postoju w Tajlandii, na przełomie lutego i marca, ochotnicy z załogi *Blue Ridge* wzięli udział w usuwaniu skutków tsunami mającego miejsce w dniu 26 grudnia poprzedniego roku. Marynarze jednostki porządkowali wówczas zrujnowane przez kataklizm tereny Kamala – dzielnicy Phuket. Pod koniec marca okręt dowodzenia złożył z kolei wizytę w chińskim porcie Zhanjiang – będącym bazą Floty Morza Południowego. Jednostka amerykańska otrzymała honorową eskortę

niszczyciela *Shenzhen* (167), a wizytę na jej pokładzie złożył min. innymi komandor Wen Ru Lang z dowództwa Floty Morza Południowego. W maju tego roku *Blue Ridge* wyruszył po raz kolejny do Australii, gdzie wziął udział w kolejnych amerykańsko-australijskich ćwiczeniach „Talisman Saber 2005”, które miały miejsce na ćwiczebnym akwenie zatoki Shoalwater, położonej w okolicach Rockhampton. Z jego pokładu dowodzili nimi dowódca 7 Floty wiceadmiral Jonathan W. Greenert oraz generał major Mark Kelly dowodzący 1 Dywizją Ekspedycyjną.

Pod koniec stycznia 2006 roku okręt dowodzenia wyszedł w ponad dwumiesięczny rejs na wody południowo-wschodniej Azji, podczas którego prowadził ćwiczenia oraz odbył serię wizyt kurtuazyjnych. Jednostka odwiedziła najpierw japońskie Sasebo, a później Muroran, podczas postoju w którym część jej załogi miała okazję uczestniczenia w festiwalu lodowym w Sapporo. Zastępca dowódcy 7 Floty kontradmirał Robin Waters oraz dowódca *Blue Ridge* komandor Jeffrey S. Bartkoski odwiedzili z kolei centrum tradycyjnego wytwarzania mieczy japońskich. Podczas powrotnego przejścia przez Morze Południowochiń-

3. Incydent miał miejsce w międzynarodowej przestrzeni powietrznej ok. 70 Mm od chińskiej wyspy Hainan. W skutek zderzenia przechwytujący myśliwiec chiński uległ katastrofie, a samolot amerykański musiał awaryjnie lądować na wyspie Hainan pozostając do czasu oficjalnych przeprosin strony amerykańskiej w chińskiej niewoli.

| Dowódcy „Blue Ridge” | |
|---------------------------|-----------------------|
| Kmdr Kent J. Carroll | 14.11.1970-01.07.1972 |
| Kmdr Paul H. Speer | 01.07.1972-20.03.1973 |
| Kmdr James D. Butler | 20.03.1973-19.09.1974 |
| Kmdr William D. Hart | 20.09.1974-30.07.1976 |
| Kmdr J. G. McIntyre | 30.07.1976-17.06.1978 |
| Kmdr Dudley L. Carlson | 17.06.1978-19.07.1980 |
| Kmdr John D. Chamberlain | 19.07.1980-23.07.1982 |
| Kmdr William C. Francis | 23.07.1982-06.01.1984 |
| Kmdr Thomas D. Paulsen | 06.01.1984-18.11.1985 |
| Kmdr John H. Heidt | 19.11.1985-30.11.1987 |
| Kmdr Michael D. Barker | 01.12.1987-19.11.1989 |
| Kmdr Joseph K. Henderson | 20.11.1989-22.11.1991 |
| Kmdr Alan L. Heisig | 22.11.1991-04.09.1993 |
| Kmdr Ernest H. Joy II | 04.09.1993-18.07.1995 |
| Kmdr Terence P. Labrecque | 19.07.1995-21.07.1997 |
| Kmdr D. K. Meier | 21.07.1997-18.06.1999 |
| Kmdr David Ziemba | 18.06.1999-16.06.2001 |
| Kmdr Andrew G. Sevald | 16.06.2001-??.03.2003 |
| Kmdr Stephen J. Maynard | ??.03.2003-10.09.2005 |
| Kmdr Jeffrey S. Bartkoski | 10.09.2005-do dzisiaj |

skie współpracę z okrętem ćwiczyły należące do Armii śmigłowce Sikorsky UH-60L „Blackhawk”. Następną z ważnych wizyt kurtuazyjnych, które okręt dowodzenia złożył w 2006 roku

była mająca miejsce w czerwcu kolejna wizyta w Szanghaju. Rozpoczęła się ona wkrótce po wystrzeleniu przez Koreę Północną rakiety dalekiego zasięgu i tego samego dnia, w którym w tej sprawie spotkali się w Pekinie ministrowie spraw zagranicznych Chin i Korei Południowej. Podchodzący do pirsu na rzece Huangpu *Blue Ridge* był witany przez orkiestrę Ludowej Marynarki Wojennej, której odpowiadała orkiestra reprezentacyjna 7 Floty. Podczas postoju w Szanghaju marynarze okrętu dowodzenia mieli okazję do złożenia wizyty na fregacie raketowej *Sau-*

odwiedzili z kolei dowódca bazy floty chińskiej w Szanghaju kontradmirał Wand De Ding oraz konsul generalny Stanów Zjednoczonych Kevin Jarret. Na początku lipca okręt dowodzenia złożył kolejną wizytę kurtuazyjną we Władystoku. Podczas pobytu w tym mieście wiceadmirał Jonathan W. Greenert złożył wieniec pod pomnikiem Bohaterów Wojennych Floty Pacyfiku, a marynarze amerykańscy oprócz możliwości poznania kultury rosyjskiej gościli na pokładzie niszczyciela *Admiral Tributs*. Biorący udział w sierpniu w ćwiczeniach „Ulchi Focus Lens”, *Blue Ridge* prowadził min. szkolenie z przeciwpodwodnymi śmigłowcami Sikorsky SH-60F „Blackbeard”, które zastąpiły w tej roli w składzie operującej zwykle z jego pokładu 51 Lekkiej Eskadry Śmigłowców (51 HSL)⁴ maszyny Sikorsky UH-3H „Sea King”. W dniu 12 września na pokładzie okrętu dowodzenia miała miejsce ceremonia zmiany dowódcy 7 Floty, którym został mianowany wiceadmirał William Douglas Cowder. W uroczystości wziął udział dowódca amerykańskiej Floty Pacyfiku admirał Gary Roughead.

(ciąg dalszy nastąpi)

4. HSL – Helicopter Squadron Light

SUPLEMENT

Bułgarska fregata raketowa *Smeli* typu *Koni*.
Fot. zbiory Władimir P. Zabłockij





Korwety typu „GOWIND”

Zakończenie trwającego blisko 50 lat okresu „zimnej wojny” (choć sami historycy nie są zgodni, co do jego długości) spowodowało spore przemiany polityczne na świecie, których nieuchronnymi reperkusjami były również zmiany w doktrynie militarnej poszczególnych państw, zarówno tych wielkich jak i zupełnie niewielkich. Zmiany doktrynalne ominęły również flot. Zmniejszenie zagrożenia wybuchem globalnego konfliktu między mocarstwami przy równoczesnym nasileniu się drobnych konfliktów lokalnych i rozwoju światowego terroryzmu, spowodowało wzrost zainteresowania nowymi wielozadaniowymi, uniwersalnymi jednostkami, zdolnymi do realizacji szerokiego wachlarza zadań zarówno w strefie przybrzeżnej jak i na otwartym oceanie, słowem typowymi „koniami roboczymi”. Rola ta przypadła przede wszystkim fregatom oraz korwetom, zwłaszcza w przypadku marynarki wojennej mniejszych i biedniejszych państw.

Zainteresowanie korwetami wyraziły oprócz tradycyjnych odbiorców z Ameryki Łacińskiej i krajów trzeciego świata także państwa dawnego

bloku wschodniego, które po rozpadzie Związku Radzieckiego zostały pozbawione swego podstawowego dostawcy uzbrojenia i sprzętu wojkowego, zaś z chwilą wstąpienia do NATO, ze zrozumiałych względów zrezygnowały z ewentualnych dalszych zakupów w Rosji, poszukując nowych źródeł dostaw.

Jednym z koncernów, który bardzo szybko zareagował na pojawienie się potencjalnego zapotrzebowania na uniwersalne korwety nowej generacji, był francuski państwowy DCN, który już w roku 2004 wystąpił z projektem typoszeregu jednostek tej klasy określanych mianem typu GOWIND. Oferta w roku 2006 została rozszerzona o kolejną zmodyfikowaną wersję nazwaną FASTWIND, zaprezentowaną na jubileuszowej 20 edycji międzynarodowych targów uzbrojenia morskiego „EURO-NAVAL 2006” na paryskim lotnisku Le Bourget.

O tym, że francuski projekt okazał się interesujący, a działania marketingowe koncernu DCN nader skuteczne, najlepiej świadczy fakt że doprowadziły one do zawarcia przez Bułgarię wartego 750 mln Euro

kontraktu na dostawę dla własnej marynarki wojennej 4 jednostek bazujących na projekcie GOWIND 200. Pierwsza z korwet, której wejście do służby przewidziano na rok 2011 ma zostać zbudowana we francuskiej stoczni DCN w Lorient, zaś trzy pozostałe już w bułgarskiej stoczni Bulyard w Warnie.

Jak już wspomniano wcześniej, koncern DCN przygotował projekt całej rodziny korwet, obejmującej 3 warianty bazowe o zróżnicowanej wyporności, określane jako GOWIND 120, GOWIND 170 oraz GOWIND 200, które można było łatwo przystosować do wymagań konkretnych odbiorców. Autorami projektu w wersji 120 byli Francois Lorin z DCN i Jean-Charles Nahon z Burea d'Etudes Mauric, natomiast dwie pozostałe powstały pod kierownictwem Patricka Letty oraz Christophe Bouvier z Departament of Naval Architecture DCN.

Zgodnie z założeniami nowe zaprojektowane korwety były wielozadaniowymi jednostkami przeznaczonymi przede wszystkim do operowania w szeroko rozumianej strefie przybrzeżnej, które mogły prowadzić:



Trzy jednostki typoszeregu: *GOWIND 200* (1950 t), *GOWIND 170* (1700 t) i *GOWIND 120* (1250 t).

Rys. DCN

- patrolowanie i ochronę wód terytorialnych

- wsparcie operacji morskich i działań desantowych

- działania przeciwko nieprzyjacielskim jednostkom nawodnym

- w wariantcie *GOWIND 200* dodatkowo również działania przeciwko nieprzyjacielskim okrętom podwodnym

- ochronę rybołówstwa w strefie ekonomicznej

- ochronę celną i zwalczanie przemytu

- nadzór i kontrolę żeglugi

- działania ratunkowe i poszukiwawcze (SAR).

Założono, że nowe korwety działać będą na płytkich wodach strefy przybrzeżnej, o dużym nasyceniu ruchem różnorodnych cywilnych jednostek pływających, co w istotny sposób ograniczy możliwości ich manewru w sytuacji zagrożenia użyciem przez potencjalnego przeciwnika wielu środków walki. Jak widać zakładane zadania rodziny korwet *GOWIND* można podzielić na dwie zasadnicze grupy, a mianowicie ochronę suwerenności własnych wód i interesu ekonomicznego państwa oraz defensywne i ofensywne funkcje typowej fregaty.

W ramach rodziny *GOWIND* na wspólnej bazie opracowano projekty korwet o wyporności odpowiednio 1250 t, 1700 t oraz 1950 t we wszystkich wariantach zachowano ten sam kształt bryły kadłuba, zaprojektowany z wykorzystaniem techniki „stealth”, tak by do minimum

ograniczyć pole odbicia radarowego jednostek (RCS – Radar Cross Section), czemu sprzyjało zastosowanie reguł geometrii płaszczyzn, płaski pokład dziobowy, zintegrowany maszt oraz relatywnie niewielka, pozbawiona komina nadbudówka. Dzięki posiadaniu gruszki dziobowej korwety, których kadłub jest rezultatem optymalizacji prac doświadczalnych, mogą z łatwością rozwijać duże prędkości.

We wszystkich korwetach bez względu na wariant projektu, zastosowano identyczny rozkład pomieszczeń. Układ napędowy zajmuje rurową część kadłuba, a uzbrojenie (za wyjątkiem wyposażenia lotniczego) skoncentrowano w części dziobowej okrętu. Śródkręcie wraz z bryłą nadbudówki zajmuje natomiast część mieszkalno-bytowa. Na pokładzie rurowym wszystkich korwet zlokalizowano lądowisko dla śmigłowca, przy czym na jednostkach większych dysponują one stałym hangarem zintegrowanym z kadłubem, natomiast w najmniejszym wariantcie istnieje opcja zamontowania hangaru składanego.

Projektowana długość jednostek w zależności od wariantu i wyporności, wynosi odpowiednio 80 m, 95 m oraz 103 m dla największych korwet. Szerokość wynosi 12 m, 14 m i 14,2 m, zaś głębokość kadłuba 6,3 m dla modelu *GOWIND 120* oraz 7,3 m dla obu pozostałych wariantów. W chwili obecnej nie jest znane przewidywane zanurzenie jednostek.

Niewielka bryła nadbudówki pozwoliła na ograniczenie jej masy, a także minimalizację pola odbicia radarowego. Warto wspomnieć, że projekt przewiduje umieszczenie w nadbudówce pomostu nawigacyjnego, umożliwiającego panoramiczną obserwację otoczenia w zakresie pełnych 360°.

Dla zapewnienia niezbędnej dzielności morskiej większe modele korwet zostały wyposażone w monitorowany system dwóch par stabilizatorów płetwowych.

Konstrukcja korwet rodziny *GOWIND* spełnia bardzo rygorystyczne wymagania standardu DDS 079-1 w zakresie odporności na uszkodzenia i zniszczenia.

Odprowadzanie specjalnie schłodzonych spalin z silników znajdujących się w dziobowej siłowni bezpośrednio do wody przez zawory umieszczone na burtach poniżej linii wodnej, pozwoliło na rezygnację z wyposażenia korwet w komin, zmniejszając równocześnie możliwość wykrycia okrętów w podczerwieni (IR – infrared).

Nowością zastosowaną w projekcie korwet rodziny *GOWIND* jest maszt zintegrowany osadzony na dachu nadbudówki, stanowiący platformę do zamontowania podstawowych pokładowych systemów elektronicznych, poczynając od dalmierza elektronicznego poprzez wielofunkcyjne radary, systemy ostrzegania oraz łączności VHF i UHF, w tym również satelitarnej. Zainstalowanie wszystkich wymienionych

systemów w obrębie zamkniętego, zintegrowanego masztu stanowi nie tylko swego rodzaju ich zabezpieczenie przez stosowanymi środkami walki elektronicznej, ale także pozwala na ograniczenie liczby dotychczas niezależnych anten, w tym wielu szerokopasmowych stanowiących silne źródło emisji fal elektromagnetycznych a tym samym zmniejsza ryzyko wykrycia jednostki przez przeciwnika.

W korwetach projektu GOWIND przewidywane jest zastosowanie siłowni w układzie CODAD (Combined Diesel And Diesel), choć opcjonalnie możliwe jest również stosowanie układu CODAG (Combined Diesel And Gas Turbine). W pierwszym przypadku jednostki rozwijać będą mogły maksymalną prędkość do 30 węzłów w drugim zaś do 35 węzłów.

Z uwagi na przeznaczenie korwet w pierwszym rzędzie do działań na płytkich wodach strefy przybrzeżnej, jednostki zamiast klasycznych śrub napędowych zostaną wyposażone w pędniki wodno-strumieniowe, które jak wykazały doświadczenia zapewniają w tych warunkach większą efektywność napędu.

Układ napędowy rozmieszczony został w 3 względnie 4 odrębnych przedziałach – przedziale pędników wodnostrumieniowych, rufowej siłowni oraz dziobowej siłowni, a w przypadku korwet w wersji GOWIND 200, dodatkowo jeszcze w przedziale przekładni. Dla zapewnienia większej niezawodności układ CODAD obejmuje 3 niezależne linie napędowe – dwie boczne, lewej i prawej burty oraz centralną. Każda z burtowych linii napędowych poruszana jest przez silniki wysokoprężne umieszczone w dziobowej siłowni. Spaliny z tych silników, jak już wspomniano po schłodzeniu są usuwane przez zawory znajdujące się na burtach poniżej linii wodnej, bezpośrednio do wody. Każda z bocznych linii jest zakończona sterownym (obrotowym) i odwracalnym pędnikiem wodno-strumieniowym, co zwiększa możliwości manewrowe korwet. Centralna linia napędowa poruszana przez silniki z rufowej siłowni zakończona jest zamontowanym na stałe pędnikiem wodno-strumieniowym, którego podstawowe zadanie polega na zwiększaniu „ciągu” całego układu napędowego. Spaliny z silników rufowych, po schłodzeniu

są odprowadzane do wody właśnie za pośrednictwem centralnego pędnika wodno-strumieniowego.

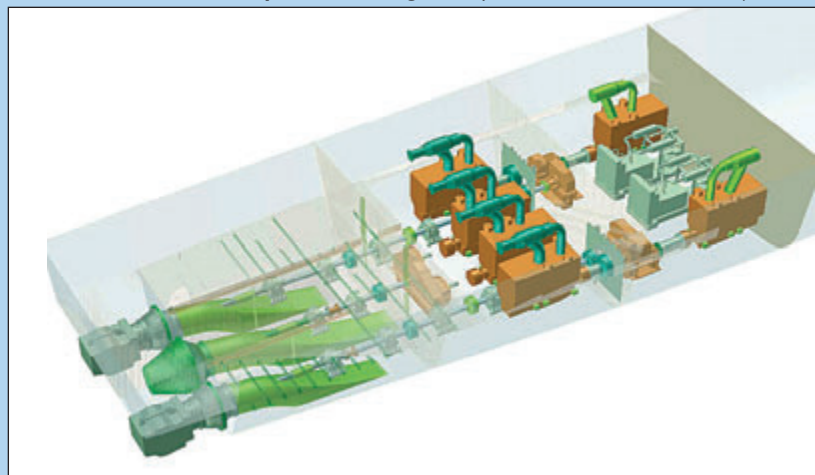
W celu minimalizacji emisji akustycznej do toni wodnej silniki wysokoprężne, przekładnie oraz inne „hałaśliwe” elementy wyposażenia układu napędowego zostały umieszczone na elastycznych fundamentach. Z tych samych względów szeroko stosowane są elastyczne rury instalacji hydraulicznych oraz takie rozmieszczenie rurociągów okrętowych i okablowania by ograniczyć przenoszenie drgań układu napędowego na kadłub.

W chwili obecnej nie jest znana przewidywana moc siłowni korwet, których zakładany zasięg z napędem w układzie CODAD ma wynosić 2000 Mm/15 węzłach dla wersji GOWIND 120, zaś dla dwóch pozostałych 3000 Mm/15 węzłach.

Opcyjna wersja napędu w układzie CODAG, pozwalająca na rozwijanie większej, bo sięgającej nawet 35 węzłów prędkości maksymalnej, możliwa będzie zapewne w przypadku korwet w wersji GOWIND 200 a zapewne również i GOWIND 170, przede wszystkim z uwagi na wielkość dostępnych turbin gazowych. Najczęściej stosowane do napędu okrętów turbiny gazowe, takie jak LM 2500 czy MT30, nie mieszczą się na jednostkach wielkości korwet. Możliwe jest jedynie wykorzystanie mniejszych jednostek napędowych, takich jak TF100 względnie ST40, które zostaną podłączone bezpośrednio do przekładni. Mankamentem napędu w układzie CODAG jest trudność ze schłodzeniem spalin turbin gazowych, zwłaszcza tych większej mocy.

Schemat siłowni CODAG z pędnikami strugowodnymi.

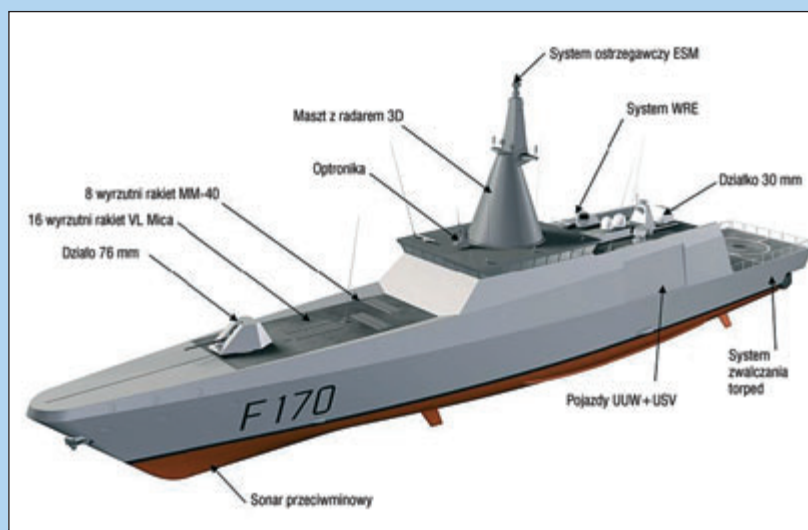
Rys. DCN



Cechą wyróżniającą nowe korwety rodziny GOWIND jest wyjątkowo uniwersalne i silne, jak na okręty tej wielkości uzbrojenie zarówno defensywne jak i ofensywne.

We wszystkich wersjach korwet uzbrojenie ofensywne składa się z 8 przeciwokrętowych pocisków rakietowych MBDA MM-40 „Exocet”, umieszczonych w dwóch czteroprowadnicowych pionowych wyrzutniach kadłubowych na płaskim pokładzie dziobowym, bezpośrednio przed bryłą nadbudówki. Pociski MM-40, o długości 5,78 m, średnicy 0,35 m i rozpiętości 1,135 m, ważą 850 kg w tym głowica bojowa 165 kg. Osiągają prędkość poddźwiękową 0,93 Macha, zaś ich zasięg sięga 65 km.

Obronę przeciwlotniczą jednostek zapewnia 16 rakietowych pocisków plot. MBDA Mica VL, w dwóch ośmioprowadnicowych pionowych wyrzutniach kadłubowych, umożliwiających odpalanie w odstępach co 2 sek., rozmieszczonych na pokładzie dziobowym między wyrzutniami pocisków MM-40, a stanowiskiem dziobowego działła. Pociski plot. Mica, a precyzyjniej MBDA Naval Mica, stanowią zmodyfikowaną wersję lotniczych pocisków klasy „powietrze-powietrze” znajdujących się na uzbrojeniu samolotów myśliwskich „Rafale”. W pierwotnej wersji lotniczych pocisków, których prędkość dochodzi do 4 Macha mają długość 3,10 m i średnicę 0,16 m, zaś ich waga wynosi 100 kg, w tym głowica bojowa 12 kg. Należy oczekiwać, że parametry taktyczno-techniczne pocisków Mica w wersji morskiej, znacznie od nich nie odbiegają.



Schemat rozmieszczenia elementów uzbrojenia i elektroniki na przykładzie GOWIND 170. Rys. DCN

Dla większych korwet w wersji GOWIND 170 i 200, pociski plot. Mica mogą zostać opcyjnie zastąpione przez pociski Aerospatiale Aster 15 w dwóch ośmioprowadnicowych pionowych kadłubowych wyrzutniach Sylwester A43. Pociski Aster 15 mają długość 4,20 m, średnicę 0,18 m i rozpiętość 0,36 m. Ich całkowita masa wynosi 298 kg, w tym głowica bojowa 15 kg. Prędkość do 2,5 Macha (wg niektórych źródeł nawet 3 Macha), zasięg w przedziale 2 – 20 km, a pułap 13 km. Do kierowania ogniem pocisków plot. Aster 15 służy, pracujący na częstotliwości w przedziale 8 – 20 GHz, radar Thales Arabel o zasięgu 100 km.

Dla korwet rodziny GOWIND przewidziano również uzbrojenie artyleryjskie w postaci pojedynczego uniwersalnego działka na pokładzie dziobowym. W grę może wchodzić, włoskie działko OTO Melara kal. 76 mm, co jest najbardziej prawdopodobne, względnie w drugiej kolejności Bofors kal. 57 mm. Uzupełnienie uzbrojenia artyleryjskiego stanowi pojedyncze działko plot. kalibru 20 mm, względnie 30 mm dla modeli GOWIND 170 i 200, umieszczone w rufowej części nadbudówki, ponad hangarem, przeznaczone zarówno do obrony plot. i przeciwrakietowej jak również wykonywania zadań o charakterze policyjnym. W obu przypadkach działka umieszczone będą w zamkniętych wieżach.

Korwety rodziny GOWIND we wszystkich wersjach dysponują pokładem śmigłowcowym na rufie. Najmniejsze jednostki mogą zabie-

rać na pokład 1 śmigłowiec o masie do 5 t, dla którego przewidziano opcyjnie składany hangar. Większe korwety posiadają stały hangar zabudowany w rufowej części bryły nadbudówki, przy czym w wersji 170 istnieje możliwość zabierania 1 śmigłowca o masie do 5 t, zaś dla wersji 200 1 śmigłowca o masie do 10 t, który dodatkowo dysponować będzie szerokim wachlarzem uzbrojenia lotniczego.

W wersji GOWIND 200 okręty będą dodatkowo uzbrojone w 2 potrójne wyrzutnie torped pop.

Na wyposażeniu większych modeli korwet znajdzie się bezzałogowy pojazd podwodny (UUV) względnie nawodny (USV), który przechowywany we wnętrzu kadłuba opuszczany będzie do wody przez specjalną furkę burtową, w tylnej części bryły nadbudówki.

Dla ochrony przed zagrożeniem minowym jednostki wyposażono w stały system demagnetyzacyjny z pętlami typu „M”, „L” oraz „A”.

Jednostki otrzymały bogate wyposażenie elektroniczne. W jego skład wchodzi między innymi 2 radary nawigacyjne, z których główny, dziobowy spełnia wymogi IMO (International Maritime Organization) i zapewnia obserwację nawodną. Obserwację powietrzną w strefie przybrzeżnej umożliwia radar 3D wraz z systemem identyfikacyjnym „swój-obcy” (IFF), pracujący w paśmie o częstotliwości 0,5 – 1,0 GHz. System kontroli ognia obejmuje dalmierz elektroniczny i radar dziobowy oraz urządzenie optroniczne na rufie.

Na pokładzie okrętów zamontowano system ostrzegawczy C-ESM i R-ESM, system aktywnych zakłóceń elektronicznych oraz wskaźnik podczerwieni.

Korwety otrzymały również sonar do wykrywania zagrożenia podwodnego. Dla wersji 120 był to sonar umożliwiający wykrywanie min, dla wersji 170 oprócz wymienionego dodatkowo jeszcze sonar do wykrywania torped, natomiast największe jednostki wersji 200, otrzymały sonar kadłubowy oraz sonar o zmiennej głębokości zanurzenia.

Przewidziano wyposażenie wszystkich korwet w zintegrowany system opracowania informacji bojowych – kierowania walką SETIS, powstały w wyniku współpracy DCN i Thales, który umożliwia optymalne wykorzystanie potencjału bojowego okrętów. System kierowania walką SETIS stanowi element skomputeryzowanego pokładowego systemu dowodzenia DINNA.

Okręty otrzymały również 2 wieloprowadnicowe wyrzutnie celów pozornych, które zostały zainstalowane na dachu tylnej części nadbudówki na lewej i prawej burcie.

Załoga korwet liczy, w zależności od wersji odpowiednio 50, 65 oraz 70 marynarzy i oficerów. Z uwagi na przewidywane wykonywanie przez okręty także zadań kontrolno-nadzorczych, policyjnych czy SAR, dysponują one również dodatkowymi miejscami mieszkalnymi na pokładzie, określanymi eufemistycznie „pasażerskimi”, których liczba dla wersji 120 wynosi 8, a dwóch większych 15.

Wszystkie pomieszczenia załogowe znajdują się w cytadeli chroniącej przed skutkami użycia broni ABC na śródkręciu, odizolowane od źródła hałasu w siłowni i zagrożenia wynikającego z bliskiej lokalizacji uzbrojenia. Wielkość pomieszczeń załogowych spełnia wymogi normy NATO – ANEP 24. Korwety posiadają dużą powierzchnię pomieszczeń ogólnych i rekreacyjnych, jak na okręty tej wielkości. Dowódca dysponuje kabiną pojedynczą, takie same przewidziano dla ewentualnych VIP-ów z grona „pasażerów” na pokładzie. Oficerowie i chorążowie mieszkają w jedno i dwuosobowych kabinach, podoficerowie w dwu lub czteroosobowych, natomiast marynarze w cztero lub sześciuosobowych.

Tab. 1 Podstawowe dane taktyczno-techniczne korwet rodziny GOWIND

| | GOWIND 120 | GOWIND 170 | GOWIND 200 |
|----------------------------------|--|--|---|
| Wyporność | 1250 t | 1700 t | 1950 t |
| Długość całkowita | 80 m | 95m | 103 m |
| Szerokość maks. | 12 m | 14 m | 14,2 m |
| Głębokość kadłuba | 6,3 m | 7,3 m | 7,3 m |
| Prędkość (CODAD) | >30 w. | >30 w. | >30 w. |
| Zasięg | 2000 Mm/15 w. | 3000 Mm/15 w. | 3000 Mm/15 w. |
| Autonomiczność | 10 dób/50 os. | 20 dób/65 os. | 20 dób/70 os. |
| Śmigłowiec | 5 t śmigłowiec opcjonalnie składany hangar | 5 t śmigłowiec hangar | 10 t śmigłowiec hangar i amunicja lotnicza |
| Pojazdy bezałogowe | brak | 1 UUV lub USV | 1 UUV lub USV |
| Załoga | 15 os. + 5 miejsc | 65 os. + 15 miejsc | 70 os. + 15 miejsc |
| System kierowania walką | SETIS | SETIS | SETIS |
| Radar | Radar 3D + system „swój-obcy”; 2 radary nawigacyjne | Radar 3D + system „swój-obcy”; 2 radary nawigacyjne | Radar 3D + system „swój-obcy”; 2 radary nawigacyjne |
| Uzbr. artyleryjskie | 1 x 76 mm 1 x 20 mm | 1 x 76 mm 1 x 30 mm | 1 x 76 mm 1 x 30 mm |
| Przeciwokrętowe pociski raketowe | 8 MBDA MM-40 „Exocet” | 8 MBDA MM-40 „Exocet” | 8 MBDA MM-40 „Exocet” |
| Przeciwlotnicze pociski raketowe | 16 Mica VL | 16 Mica VL względnie 16 Aster 15 | 16 Mica VL względnie 16 Aster 15 |
| Cele pozorne | 2 wyrzutnie celów pozornych | 2 wyrzutnie celów pozornych | 2 wyrzutnie celów pozornych |
| Sonar | Sonar do wykrywania min | Sonar do wykrywania min; system wykrywania torped | Sonar kadłubowy; sonar o zmiennej głębokości zanurzenia |
| Uzbr. torpedowe | brak | brak | 2 x potrójne wyrzutnie torped pop |

UUV – Unmanned Underwater Vehicle – Bezałogowy Pojazd Podwodny

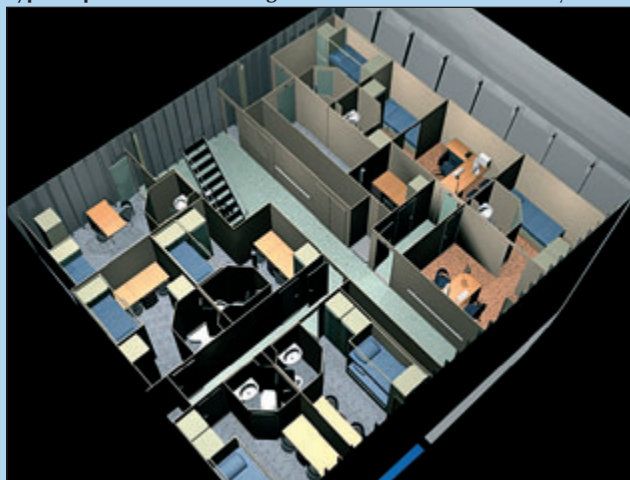
USV – Unmanned Surface Vehicle – Bezałogowy Pojazd Nawodny

Korwety rodziny GOWIND wydają się być atrakcyjną propozycją dla niewielkich flot. Jest to jednak propozycja, z uwagi na swą uniwersalność oraz bogactwo uzbrojenia i wyposażenia kosztowna, zarówno w samym zakupie jak i późniejszej eksploatacji. Tym bardziej więc decyzję Buł-

garii o zakupie aż 4 nowych korwet w największym wariantcie 200 należy ocenić jako nader odważną. Trzeba przy tym pamiętać, że przemysł stoczniowy Bułgarii ma w sumie niewielkie doświadczenie w budowie okrętów, zwłaszcza o wyższym stopniu technicznego skomplikowania,

Typowe pomieszczenie załogi.

Rys. DCN



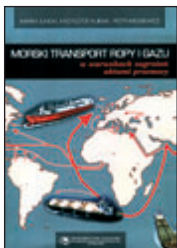
stąd też należy liczyć się z tym że proces powstawania seryjnych korwet w stoczni Bułyard może przebiegać z pewnymi trudnościami.

Wstępne zainteresowanie z jakim spotkał się projekt kor-

wet GOWIND w Gruzji, dla której 2 jednostki mają powstać właśnie w stoczni w Warnie oraz w Chorwacji która zamierza sama zbudować jedną jednostkę we własnej, posiadającej bogate sięgające jeszcze czasów CK Austrii tradycje, stoczni w Kraljevici oznacza, że oferta DCN trafiła w przysłowiową dziesiątkę. Oczywiście od zainteresowania do faktycznego podjęcia budowy, a tym bardziej wejścia do służby wiedzie jeszcze daleka droga, należy jednak oczekiwać że ambitne zamiary Bułgarii, Gruzji i Chorwacji zostaną ostatecznie zmaterializowane. ●

Na podstawie:

1. Letty P, Bouvier Ch., *The „GOWIND” Corvettes* – materiały z 10^o Naval Platform Technology Seminar 2005.
2. Grotnik T., *Morska moda z Paryża*, „MSiO” nr 1(67)/2007.
3. Internet.



Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy

Marek Ilnicki, Krzysztof Kubiak

Piotr Mickiewicz

format 165 x 237 mm

s.236, tab. 26, wykresy 6, rys. 11, map 12,

Wydawnictwo Naukowe Dolnośląskiej Szkoły Wyższej Edukacji TWP we Wrocławiu,

Wrocław 2006

O tym, jak ważny jest transport ropy naftowej i gazu, nie trzeba chyba nikogo specjalnie przekonywać, zwłaszcza po wydarzeniach, jakie rozegrały się w okresie ostatnich 2 lat na obszarze sąsiadujących z Polską państw dawnego Związku Radzieckiego, a których skutki odczuliśmy w naszym kraju niejako na własnej skórze. Wydarzenia te, choć dotyczyły co prawda lądowego transportu rurociągowego, uzmysłowiły jednak wszystkim, że od zagrożeń, choć z gruntu innego rodzaju, nie jest wolny również transport morski, który obejmuje zdecydowaną większość obrotu wspomnianymi wcześniej strategicznymi surowcami.

W tych okolicznościach należy jedynie przyklasnąć inicjatywie Wydawnictwa Naukowego Dolnośląskiej Szkoły Wyższej Edukacji TWP we Wrocławiu, które w roku 2006 wydało książkę pod tytułem *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy* trójki autorów – Marka Ilnickiego, Krzysztofa Kubiaka i Piotra Mickiewicza. Ta interdyscyplinarna publikacja stanowi próbę usystematyzowania na gruncie polskim wiedzy o zagrożeniach, jakie cychają na morski transport ropy i gazu oraz możliwościach jego zabezpieczenia zarówno prawnego jak i militarnego w warunkach obowiązującego współcześnie międzynarodowego prawa publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem najistotniejszego na Polce z racji swej bliskości akwenu Bałtyku.

Całość pracy została podzielona na sześć rozdziałów. Pierwszy z nich, niejako wprowadzający, poświęcono skali morskich przewozów ropy i gazu, dla pierwszego z surowców, to ponad 50% obrotów, zaś dla drugiego odpowiednio około 20% obrotów. Zwrócono uwagę na znaczenie tych obrotów dla międzynarodowych relacji gospodarczych i co równie ważne, także stosunków politycznych. W rozdziale tym znalazły się również informacje o światowej flocie zbiornikowców do przewozu ropy i jej pochodnych oraz gazowców LPG i LNG, jej strukturze, zachodzących przemianach technicznych i organizacyjnych oraz trendach na przyszłość.

W drugim rozdziale, podjęto próbę zdefiniowania „*aktu przemocy*”, co wbrew pozorom nie jest wcale takie łatwe, a każdorazowe ustalenia obarczone są błędem koniunkturalizmu, bowiem tworzy się je ad hoc w zależności od aktualnych potrzeb. Przedstawiono również główne szlaki przewozu ropy naftowej i gazu, których większość przebiega przez akweny położone w pobliżu terytoriów o niestabilnej sytuacji wewnętrznej, co zwiększa potencjalne zagrożenie wystąpienia aktów przemocy. Dotyczy to przede wszystkim wybrzeży państw afrykańskich i to zarówno w przypadku wyboru trasy przez Morze Czerwone i Kanał Sueski jak i trasy wokół Afryki. Zagrożenia w mniejszej skali występują także na szlaku wiodącym z rejonu Zatoki Perskiej na Daleki Wschód oraz w rejonie Karaibów.

Rozdział trzeci pracy, niewątpliwie najciekawszy dla czytelnika, zawiera swego rodzaju typologię środków i metod stosowanych przez autorów aktów przemocy skierowanych przeciwko morskiemu transportowi ropy i gazu. Część ta poparta jest przykładami konkretnych działań, co w oczywisty sposób podnosi jej walor poznawczy. Czwarty rozdział książki dotyczy regulacji prawnych współczesnego prawa międzynarodowego wobec aktów przemocy na morzu, w tym w szczególności w stosunku do jednostek transportujących ropę i gaz.

Rozdział piąty publikacji dotyczy ochrony morskiego transportu ropy i gazu przed aktami przemocy. Z uwagi na strategiczny charakter obu surowców dla gospodarki światowej, wszelkie zakłócenia w ciągłości ich dostaw, spowodowane pojedynczymi, a zwłaszcza już powtarzającymi się aktami przemocy, prowadzą nieuchronnie do wzrostu cen.

Ostatni, szósty rozdział poświęcono zagrożeniom aktami przemocy, jakie mogą wystąpić w transporcie ropy i gazu na najbliższym nam akwenie Bałtyku. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że rozdział ten stanowi wyraźne nawiązanie do wcześniejszej publikacji *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim* autorstwa Krzysztofa Kubiaka, Andrzeja Makowskiego i Piotra Mickiewicza, wydanej w Warszawie w roku 2005. Z jednej strony zwrócono uwagę na Bałtyk jako szlak transportowy umożliwiający eksport rosyjskich produktów naftowych (co prawda nie do końca jeszcze wiadomo, jak wpłynie na te obroty podjęta właśnie budowa rurociągu do Niemiec na dnie Bałtyku), z drugiej zaś jako obszar na który kierowany jest docelowy import tych surowców. Znaczenie tego ostatniego będzie zapewne rosło w miarę postępującego procesu uniezależniania się od rosyjskich dostaw surowców naftowych przez państwa dawnego bloku wschodniego i republiki proradzieckie. Wszystko to zwiększa zagrożenie aktami przemocy, zwłaszcza w stosunku do jednostek pod banderą rosyjską, ale przede wszystkim zagrożenie ekologiczne związane z koncentracją obrotu na relatywnie niewielkim, zamkniętym akwenie, o dużym natężeniu żeglugi, jakim właśnie jest Bałtyk. W zabezpieczeniu transportu wspomnianych surowców strategicznych na polskim obszarze morskim kluczową rolę odgrywają Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG) oraz Marynarka Wojenna. Ich organizacyjnemu i sprzętowemu dostosowaniu do tych zadań autorzy poświęcili sporo miejsca.

W zakończeniu autorzy stwierdzają, że publikacja ma charakter studium, którego zasadniczym celem jest zasygnalizowanie zjawiska aktów przemocy wymierzonych przeciwko morskiemu transportowi ropy i gazu, zjawisku, które na dobrą sprawę zaistniało na szerszą skalę dopiero w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat.

Lektura pracy *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy* autorstwa Marka Ilnickiego, Krzysztofa Kubiaka i Piotra Mickiewicza, nie jest na pewno łatwa, co więcej u osób przypadkowych, może nawet szybko wywoływać znudzenie, ale jednak powinni zapoznać się z nią ludzie profesjonalnie związani z kręgami żeglugowymi i ubezpieczeniowymi, a także wszyscy interesujący się tajnikami współczesnej światowej gospodarki i polityki.

Maciej S. Sobański