

CZAS005 - Okręty Wojenne 87 (1/2008)

Cena :
~~25,00 PLN~~
10,00 PLN

Producent : **Okręty Wojenne**
 Dostępność : **Jest**
 Stan magazynowy : **niski**
 Średnia ocena : **brak recenzji**

?Okręty Wojenne 87 (1/2008)

Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

spis treści:

Jarosław Malinowski - Z życia flot
 Przemysław Gurgurewicz - Plany MW pod wodzą wiceadmirała Karwety
 Dmitrij B. Jakimowicz, Aleksandr S. Aleksandrow - Francuski krażownik pancerny Dupuy-de-Lôme, część I
 Maciej S. Sobański - Monitory rzeczne typu Javary/Humber
 Piotr Nykiel Groblo! - Rajd na Imroz 20 stycznia 1918
 Grzegorz Nowak - Amerykańskie niszczyciele typu Porter, część I
 Nikołaj W. Mituickow, Antonio G. Erce Lissaraga - Standardowe i uniwersalne, część II
 Jean Guigliani, Albert Moreau - Francuskie krażowniki 8000 t, część VIb
 Witalij W. Kostriczenko Czarnomorski "Pearl Harbor"
 Jarosław Palasek - Amerykańskie krażowniki ciężkie typu Baltimore i Oregon City, część Ib
 Andrzej S. Bartelski - Polskie trałowce typu Bangor
 Maciej S. Sobański - Zagadka komandora Crabba
 Grzegorz Goryński - Powstanie, zadanie i funkcjonowanie Bazy Remontowej WOP w Gdańsku-Westerplatte
 Jan Radziemski - Mureny polarnych mórz, część III
 Maciej S. Sobański - Brytyjskie lotniskowce typu Invincible, część I
 Krzysztof Hanuszek - "Pustynna Burza" - działania morskie

Recenzje

104 strony.Wydrukowano na błyszczącym papierze, format A-4, miękka oprawa. **Publikacja z tekstem w języku polskim.**Wydawca: **Okręty Wojenne** (Polska 2008)

NR 1/2008 (87) styczeń-luty • Cena 25 zł (0% VAT)

OKRETY WOJENNE

www.okretywojenne.pl

Polskie trałowce
typu „Bangor”



Magazyn miłośników spraw wojenno-morskich

Krażownik pancerny
„Dupuy-de-Lôme”

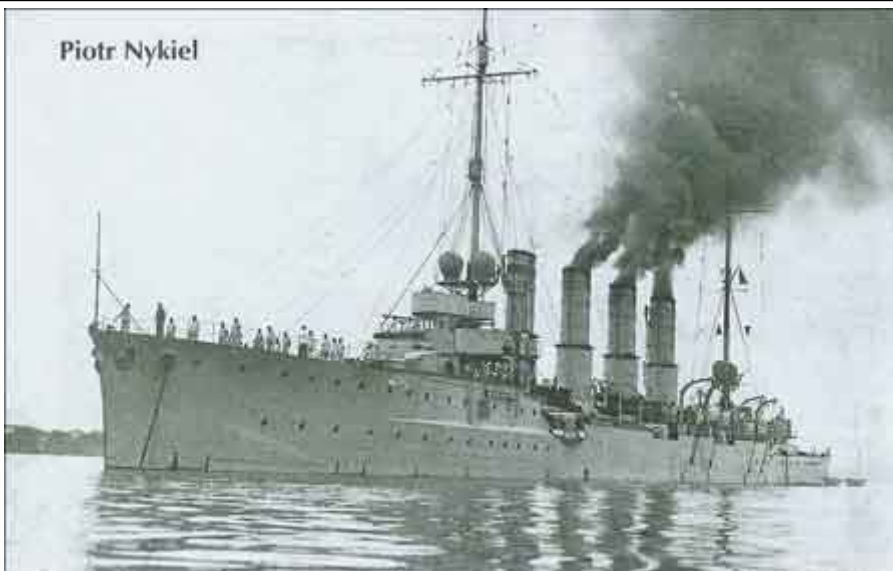
Zagadka
komandora
Crabba



Lotniskowce typu „Invincible”



Piotr Nykiel



Krajowatek Goeben w Starobude już po przemianowaniu na Meilli

Fot. zbiory Piotr Nykiel

Goblo! — Rajd na Imroz 20 stycznia 1918

20 stycznia 1918 roku, rocznica zatopienia krążownika Goeben. Historia statku tego okrętu jest doskonałą ilustracją złożoności XX-wiecznych dziejów Europy. Zbudowany w sędziwej niemieckiej Szczecinie krajowatek otrzymał imię wódzy jurca także niemieckiego orłaka Wrocław, ty od 1914 r. służyć (z załogą w większości nadal niemiecką) pod banderą Imperium Osmańskiego jako Meilli (turecka nazwa dawniej greckiej wyspy Lesbos). Nielejszy orłak przybliży wciąż słabo znane ostatnie chwile okrętu, na którym swą bliskotłoką karierę rozpoczął późniejszy dowódca Kolegimacrisse adm. Karol Dönitz.

Kiedy 5 sierpnia 1914 ścigany przez Brytyjczyków kontradm. Wilhelm Souchon podejmował decyzję o udaniu się dowodzonymi przez siebie krajowatami Goeben i Breslau¹ do Dardaneli, wiedział iż wybór ten pozwoli mu nie tylko uratować okręty przed zapoziemem już w pierwszych dniach wojny, ale da mu także możliwość ich wykorzystania bojowego. Ucieczka na Adriatyk i połączenie się z flotą Austro-Węgier skazywały go bowiem na niemożność opuszczenia tego akwenu wobec przytłaczającej dominacji francusko-brytyjskiej na Morzu Śródziemnym. Uciekając na wody tureckie Souchon też zamykał sobie drogę powrotu na okien śródziemnomorski, ale zyskiwał za to możliwość współdziałania z osmańską marynarką wojenną przeciw Rosji na Morzu Czarnym².

We wrześniu 1917 r., gdy dowodził nie Dywizjonem Śródziemnomorskim, a tym samym całością połączonych niemiecko-tureckich sił morskich przynależał wiceadm. Hubert von Reber-Paschwitz. Goeben i Breslau nie miały już z kim walczyć³. Z drugiej strony sytuacja na Morzu Śródziemnym nie była już tak niekorzystna jak w 1914 r. Po ewakuacji wojsk Ententy z półwyspu Gallipoli w styczniu 1916 r. blokada Dardaneli uległa znacznemu osłabieniu.

Impulsem do działania okazało się przeciwcwiczenie przez turecki wywiad 2 grudnia 1917 informacji o zamiarze przegrupowania przez aliantów dwóch dywizji z frontu macedońskiego do Palestyny. Transport odbyć miał się drogą morską z Sudanu. Niemcy nie mogli jednak wychodzić w tym okresie okrytów

podwodnych, które przechwytyły komunikat von Reber-Paschwitz zapropono-

1. Goeben, krajowatek niemiecki, w służbie od 1912 r.; wyporność 22 500 t, prędkość 28 węzłów (jak klasyczny), 24,5 węzła (zrakiet); uzbrojenie artyleryjskie: 10 x 280 mm L/30, 12 x 120 mm L/45, 12 x 88 mm L/45; wysokość torped 4 x 550 mm; zasięg 1087 km; średnia długość: w służbie od 1912 r.; wyporność 4 378 t, prędkość 25 węzłów (praktycznie), uzbrojenie artyleryjskie 12 x 105 mm L/45, wysokość torped 2 x 500 mm; zasięg 436 km.

2. Przechył (zobacz) niemieckiego Dywizjonu Śródziemnomorskiego do Turcji oraz skalkulowanie możliwości przez tę formację rozpoznawczych okrętów osłabienia osmanów w wojnie; meilli wycopano do Złotego Brzoza. Karol Dönitz, chwałki wojny: Dönitz w Dardanelach i na Morzu Czarnym (Warszawa 1974 – sierpiec 1953), kilka obrazów z nabieżem niemieckim Władysławem Adamowiczem Węgier.

3. W dalszej części tego artykułu kontynuowanie ataków dywizjonu niemieckich przez okręty, w tym Goeben i Breslau, rajdowej osłabienia było odwołaniem do Grecji. Okręty te od 16 sierpnia 1914 nie odskazywały nigdy przelotu w stronę portu handlowego jako Izmir, Samsun, Sotchi (Dukas, Stefan Grotowski) i Meilli (Lisowski), ale ich zasięg w tym kierunku był ograniczony i powodowały przez to duże nieporozumienia. Przeloty osłabły 20 stycznia 1916 nie dostrzeżonymi przez osmanów rajdami i przez polski wywiad Gallipoli to czyniły błąd; przez nowo odkryte nie dostrzeżony się brytyjskiego wiceadm. do Dardaneli, który stał się jedynym przeciwnikiem Goeben i Breslau od grudnia 2 listopada 1916 (por. Nykiel, ibid.).

Wykonana w dniu 7 maja 1943 roku w Filadelfii fotografia krążownika Chicago (CA-136) – jednego z dwóch zbudowanych przez Filadelfijski Nowy Jork. Jedynki typu *Baltimore* ساختهgo dla służby w 1945 roku otrzymała szalupy rufy numeru projektowego 58-2, a okrętownia Ibi otrzymała uniwersalnej konstrukcji NR 1322. Fot. zbioru Arthur D. Baker II.



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

Budowni okrętów

Uchwalona w dniu 19 lipca 1940 roku ustawa o „Flocie Dwoch Oceanów”¹ umożliwiła zwiększenie rocznego tonażu okrętów amerykańskich o 70%. Na jej podstawie prezydent Franklin D. Roosevelt zdecydował m.in. o budowie kolejnych ciężkich krążowników, które miałyby zastąpić przestarzałą jednostką klasy *Mitsz*, że rozpoczęto już wówczas prace projektowe nad krążownikami o bardziej satysfakcjonującej charakterystyce. Rada Główna powołująca *swój* oczekiwania na rzecz szybszej budowy zdecydowała o budowie kolejnej serii ciężkich krążowników według poprzedniego projektu. Dzięki temu, w dniu 9 września 1940 roku w tej samej stoczni zostały zamówione cztery kolejne krążowniki typu *Baltimore*, dla których przewidziano sygnatury od CA-72 do CA-75. Ponieważ priorytet miała wówczas budowa lekkich krążowników prace związane z budową jednostek typu *Baltimore* postawiały się znacząco wolno. Do końca 1941 roku połowę stępki założono w czterech okrętach pierwszej serii wodując do końca lipca następnego roku jedynie kadłuby bilera typu. W dniu 9 lipca 1942 roku Kongres Stanów Zjednoczonych uchwalił budżet na cztery wojennego programu rozbudowy floty budowę

kolejnych sześciu ciężkich krążowników, dla których przewidziano sygnatury od CA-122 do CA-135.

Na początku października 1942 roku Biuro Okrętów przedstawiło propozycję modyfikacji projektu krążowników typu *Baltimore* podobnie do należącego do typu *Cleveland* lekkiego krążownika *Fargo* (CL-106)². Najważniejszymi z tych zmian były zmniejszenie szerokości kadłuba w jego części rufowej, poprowadzenie kanałów spalin przez jeden komin, usytuowanie centrali bojowej wewnątrz cystadeli pancernej, zmianę kształtu nadbudówki oraz zamianę miejscami słalocowników artylerii głównej i uniwersalnej. Propozycje powyższe zostały zatwierdzone przez Szefa Operacji Floty admirała Ernsta J. Kinga w dniu 11 listopada 1942 roku.

Opracowanie zmienionego projektu ciężkich krążowników oraz budowę według niego nowych okrętów powierzono wodującej dla jednostek typu *Baltimore* stoczni Bethlehem Steel Co. w Quincy. Ponieważ jednak stocznia ta była mocno obciążona budową okrętów ciężkich klas, budowę ciężkich krążowników w sygnaturach od CA-130 do CA-135 zdecydowano się przenieść do stoczni New York Shipbuilding Co. w Camden, w stanie Nowy Jork. Kontrakt na budowę okrętów w sygnaturach od CA-135

do CA-138 został natomiast podpisany w dniu 9 lipca 1942 roku z Filadelfijskim Nowy Jork w Filadelfii w stanie Pensylwania. W związku z tym, że obydwie stocznie były gotowe do rozpoczęcia budowy przydzielonych im jednostek zamówi Bethlehem Steel Co. była w stanie skutecznie wprowadzanie zmian do projektu roboczego, zdecydowano o budowie w nich ciężkich krążowników w dotychczasowej konfiguracji typu *Baltimore*. Według zmienionego projektu miały być natomiast zbudowane w Bethlehem Steel Co. w Quincy okręty w sygnaturach od CA-122 do CA-129 oraz druga para jednostek ze stoczni amerykańskiej w Filadelfii³. Dziesięć tych krążowników jest klasyfikowanych jako osobny typ *Oregon City*.

Powstałe w Bethlehem Steel Co. w Quincy krążowniki pierwszej serii (od CA-68 do CA-71) zostały wprowadzone do służby pomiędzy kwietniem, a grudniem 1943 roku. Budowa kolejnych okrętów typu *Baltimore* rozciągnę-

1. Eric Vessan Webb, *Art Jobs Two-Ocean Navy*, s. 4.

2. *Oregon City* (CL-106) był uniwersalnego projektu czwórkominiowym okrętem typu krążownika typu *Cleveland* – *Mississippi* (CL-107).

3. *Wy* *Naval* *Bethlehem* *U.S. Cruisers*, *Baltimore* of *America* *Naval* *Fighting* *Ship* *guide* *series*, *to* *the* *reconstruction* *configuration* *and* *the* *history* *of* *the* *heavy* *cruiser* *type* *Baltimore* *CA-138*.

Brytyjskie lotniskowce typu „Invincible”



Lotniskowca „Sea King” HAS.6 w wersji ZGR. Fot. Rafał Cuchtański



Wersja lotniskowca „Sea King” to AWW.2A. Fot. Rafał Cuchtański

5,13 m, a średnica kołata wirnika 18,9 m. Masa własna pustego śmigłowca wynosi 6202 kg, a maszyny gotowej do startu 9707 kg. Dwa silniki turbosowe, każdy o mocy 1660 KM, zapewniają maksymalną prędkość 232 km/h. Zasięg sięga 1230 km, a pułap 2440 m²¹.

Maszyny HAS MK 6 w wersji SAR (poszukiwawczo-ratownicza), mogące zabierać na pokład do 22 osób (włącznie 9 ratowniczych) z 2 sanitariuszami, wyposażone były w radar poszukiwawczy AR15955 lub RDR (500B), dysponowały hydraulicznymi wyciągarkami o udźwigu do 272,4 kg.

Następnym konfliktem o Falklandy było również powstanie śmigłowca „Sea King” w wersji dozoru radiolokacyjnego, oznaczonego jako AWW.2A. Lirze za-

czątko wprowadzić do służby w roku 1985. Na pokładzie maszyno zajmowało wózek Searchmaster Mk 1 z charakterystyczną dużą anteną na prawej burcie śmigłowca.

Z uwagi na fakt, że pierwotnie śmigłowca „Sea King” powstał w roku 1959, Brytyjczycy zaczęli stopniowo zastępować je maszynami EH 101 „Merlin” HMI, które w wersji rozpoznawczy się już na nabroju lotniskowca Ark Royal.

Należy zaznaczyć, że skład pokładowych grup lotniczych na poszczególnych lotniskowcach był zmienny. Przykładem w roku 2002 przedstawiał się on następująco:

- *Illustrious* – 6 „Sea Harrier” FA.2,
- 4 „Harrier” GR.7 (wersja uderzeniowa RAF),
- 7 „Sea King” HAS.6, 3 „Sea

King” AWW.2A, 2 „Sea King” HC.4 (wersja transportowa) – łącznie 22 maszyny;

- *Ark Royal* – 6 „Sea Harrier” FA.2,
- 4 „Harrier” GR.7 (wersja uderzeniowa RAF),
- 6 EH 101 „Merlin” HMI, 3 „Sea King” AWW.2A – łącznie 19 maszyn²².

- *Invincible* – przed oddaniem do rezerwy – 6 „Sea Harrier” FA.2, 4 „Harrier” GR.7 (wersja uderzeniowa RAF),
- 7 „Sea King” HAS.6, 3 „Sea King” AWW.2A, 2 „Sea King” HC.4 (wersja transportowa) – łącznie 22 maszyny.

Od czasu stworzenia w roku 2000 wspólnego zespołu utrzymującego wszystkie maszyny typu „Harrier” 1 „Sea Har-

²¹ Okładów N.X., Szwedów B.L., Caswell A.A., *Armstrong op.*
²² Okładów N.X., Szwedów B.L., Caswell A.A., *Armstrong op.*

1 lipca 1994 r. lotniskowca Ark Royal po ostatniej modernizacji.

Olejni zrywał kolejni, rotacyjny maszt z dronem elektronicznym.

Fot. Anthony Brika

